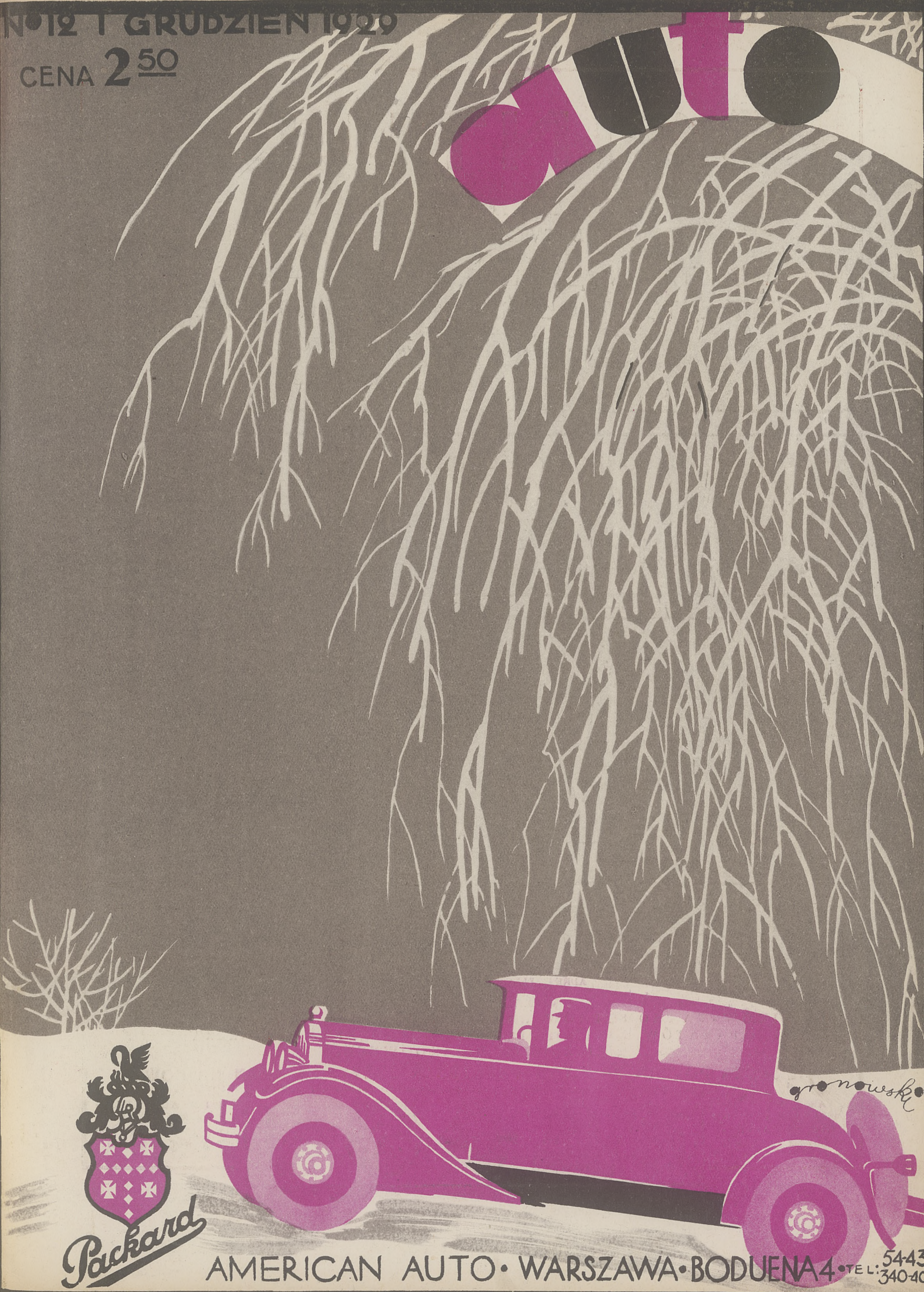
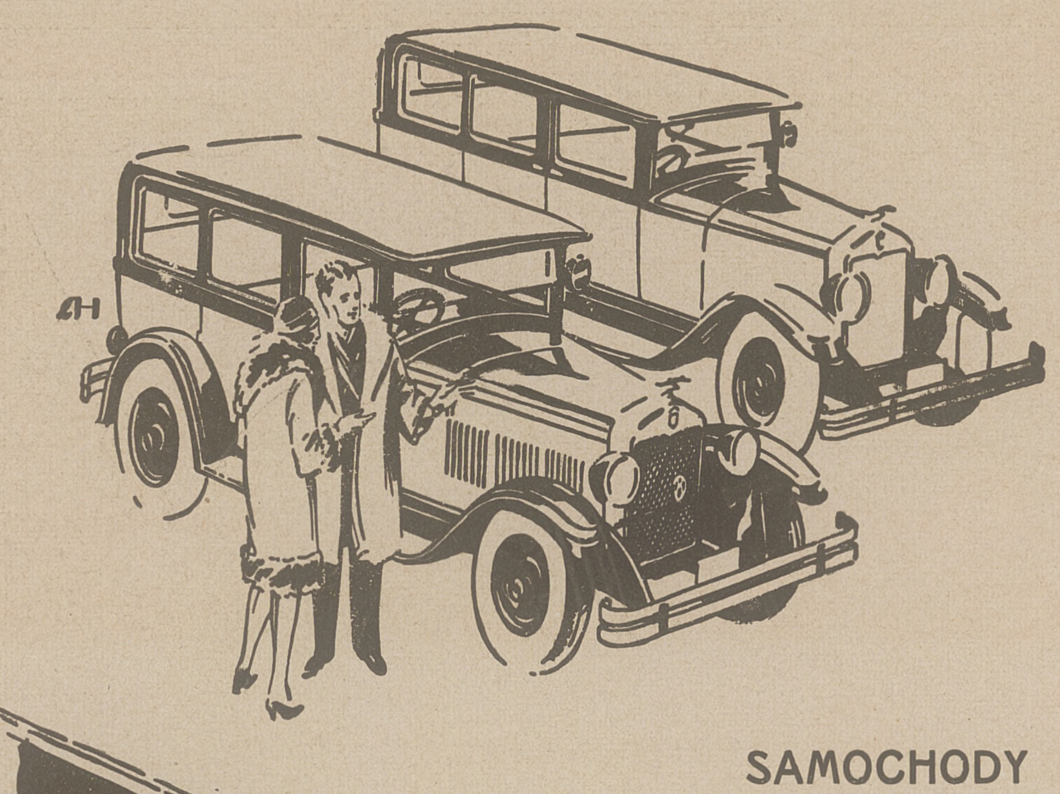

Nº 12 1 GRUDZIEŃ 1929
CENA 2.50
auto
gronowski
Packard
AMERICAN AUTO • WARSZAWA • BODUENA 4 • TEL: 54-43 340-40


OPONY
DĘTKI
FISK-RUGGED
DE LUXE
FISK
All-Cords
FISK RUGGED
ALL-CORD
FISK
FISK TUBES for
Every Tire





SAMOCHODY
CZESKIEJ PRODUKCJI
PRAGA

AUTO

PRAGA

OSOBOWE 4, 6 i 8-cylindrowe: Torpedo, Conduite Interieure, Cabriolet, Taxi.

Ciężarowe: od $1\frac{1}{2}$ do 6 ton.

Autobusy: od 12 do 50 miejsc.

Samochody cysterny, pompy strażackie i do polewania ulic.

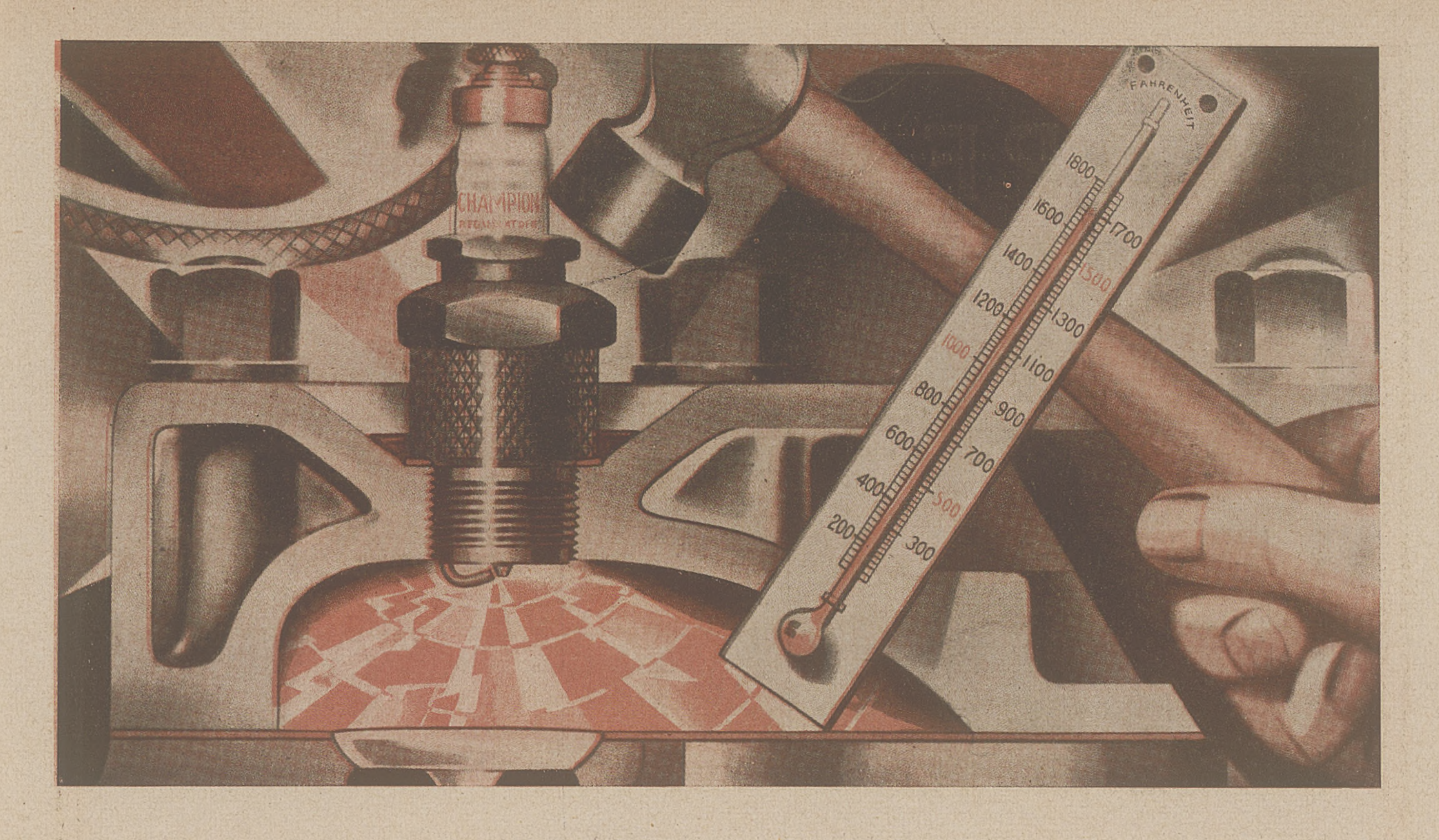
Wyłączne przedstawicielstwa na:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy: Inż. **St. Nawakowski,** Sp. z ogr. odp. Warszawa.
Salon Samochodowy:
ulica Kredytowa Nr. 4, telefon 291-34.

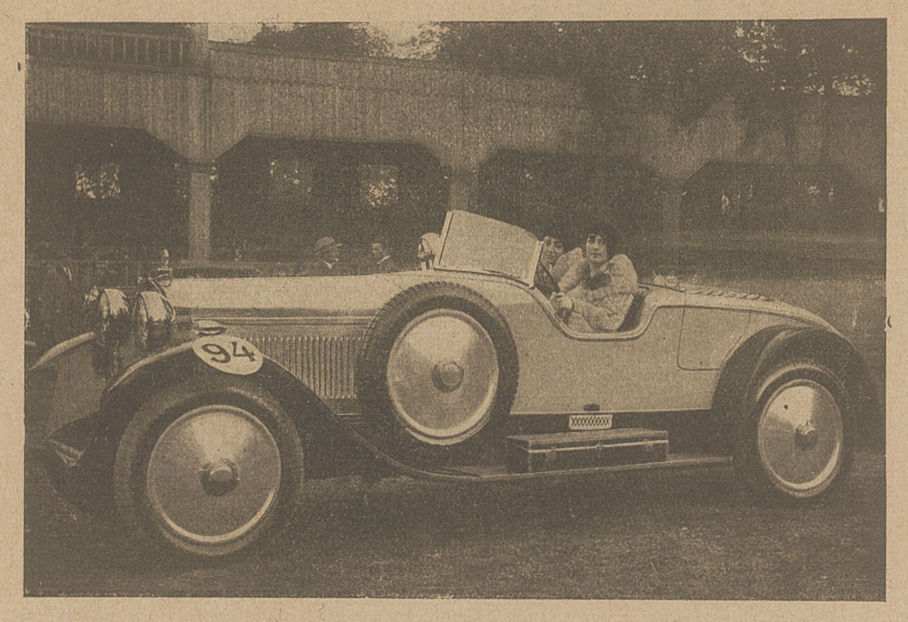
2) Wielkopolskę i Pomorze — Firma **„Praga Automobile“,** Poznań.
Salon Samochodowy:
Plac Wolności № 11, telefony: 55-33 56-55.

3) Małopolskę, Śląsk i Wołyń—**Henryk Buchstab,** Lwów.
Salon Samochodowy:
ulica Jagiellońska № 7, telefon 3-05.

Wielki wybór wozów na składzie. Części zapasowe na miejscu. Dogodne warunki sprzedaży.


CHAMPION
FAHRENHEIT
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200

„KAPEKA" KRAJOWY PRZEMYSŁ KAROSERJI SP. Z. O. O.



Pani Zofja Maryańska na samochodzie Delage z karoserją krajową wykonaną przez firmą „Kapeka".

WARSZAWA
UL. MIRECKIEGO 5
(RÓG OKOPOWEJ 41)
TELEFONY 420-00, 440-22

wykonywa karoserje wszelkiego rodzaju:

LIMUZYNY LUKSUSOWE, AUTOBUSY, TAKSÓWKI, FURGONY, WOZY SPECJALNE, SANITARNE, REKLAMOWE i T. P.

WYKONANIE SOLIDNE
I TERMINOWE
CENY PRZYSTĘPNE

Na konkursie piękności samochodu, organizowanym przez Automobilklub Polski, karoserje nasze zostały wyróżnione przez jury oraz nagrodzone złotą i srebrnemi plakietami.

OBSŁUGA I GARAŻE: ULICA MARSZAŁKA FOCHA № 5/7. TELEFON № 26-12

TALBOT
GEN. PRZEDST.
AUTO-CENTRALA
ALFRED
BERGMAN

TALBOT

ELASTYCZNOŚĆ AMERYKAŃSKICH
ELEGANCJA FRANCUSKICH
SOLIDNOŚĆ ANGIELSKICH

Typy { 11/40 HP, 15/50 HP, 17/60 HP - 6 cylindrowe
22/95 HP - 8 cylindrowe

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

„AUTO-CENTRALA" ALFRED BERGMAN

Warszawa, Hotel Europejski,
ul. Ossolińskich 1, tel. 531-88

OBSŁUGA I GARAŻE: ULICA MARSZAŁKA FOCHA № 5/7. TELEFON № 26-12



SAMOCHODY

MOTOCYKLE

RADJOSTACJE

ŁODZIE

przebój sportu wodnego

ŚLIZGOWCE

PAŃSTWOWE ZAKŁADY

INŻYNIERJI

WARSZAWA

KRÓLEWSKA 35



P.—172, Newspapers Poland, December



Fabryka luksusowych karoserji osobowych



KARLUX

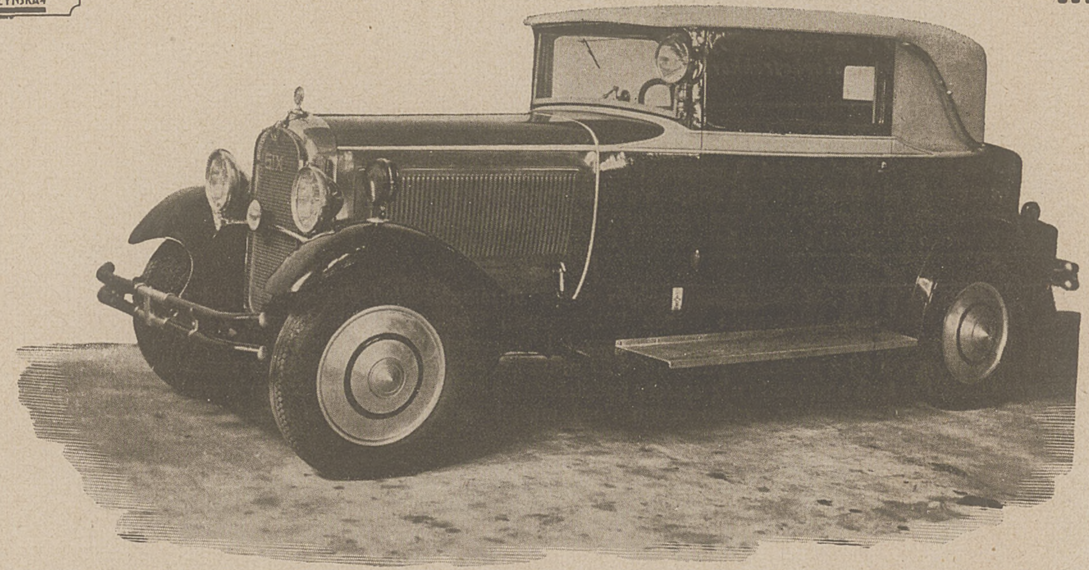
Sp. z o. o.



WEYMANN

WARSZAWA, TARCZYŃSKA 4/6/8

TELEFONY 80-20, 228-52



Na skutek rozporządzenia Władz, ogłoszonego w Dzienniku Ustaw z dnia 31 lipca 1929 roku, każdy autobus prócz innych środków ochronnych, winien posiadać gaśnicę samochodową.

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY

OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA Z GAŚNIC

„KNOCK OUT“ TYP DUŻY

do autubusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT“ TYP BABY

do samochodów osobowych

POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13 TEL. 322-85

STOWARZYSZENIE

MECHANIKÓW POLSKICH Z AMERYKI

Spółka Akcyjna

w Warszawie, ul. Marszałkowska 46

Wytwórnie

PRUSZKÓW **PORĘBA**

BUDOWA MASZYN I NARZĘDZI

Obrabiarki do metali
„ „ drzewa
Narzędzia.

ODLEWNIE ŻELIWA

Odlewy maszynowe
Cylindry parowozowe
Wlewnice
Rury
Odlewy ogrzewalne
Naczynia kuchenne: surowe i emaljowane
Odlewy sanitarne emaljowane.

GWOŹDZIARNIA

Gwoździe
Drut.

O nowym Fordzie Model A kilka wiadomości z całego świata

DANJA Z pośród wielkich rajdów dunskich, na których Ford wybił się na czoło, nadmienić należy rajd *Odense—Norymbergja—Odense* oraz konkurs na trasie *Kopenhaga—Paryż—Kopenhaga*, odbyty w maju r. b. Rajdy te wygrał Nowy Ford, otrzymując pierwsze i drugie nagrody i przebywając trasy w czasie średnim 70.2 km wzgl. 70.0 km na godzinę. W konkursie „brania wyniosłości" na stromen wzniesioniu *Pilebakken* koło Tommerup na wyspie Fonji, Ford zagarnał pierwsze cztery miejsca.

NORWEGJA Od czasu wprowadzenia nowegu modelu na rynek norweski, Ford odniosł cały szereg zwycięstw na rajdach, urządzanych w Norwegji. Pierwsze nagrody dostały się mu na następujacych konkursach: za *„Bieg Orjentacyjny 1928"*, *„Bieg Gersjø 1929"*, za rajd w *„Bjørkebanen 1929"*, w *„Biegu Naokoło Pięciu Jezior 1929"*, za biegi serpentynowe *„Korketrekkeren"* w r. 1928 i 1928, oraz w konkursie *„Høsbjøløpet w roku 1929"*.

SZWECJA W styczniu r. b. w biegu *Göteborg—Stockholm*, na odległości 1000 km Ford Model A zagarnął trzy pierwsze nagrody. W biegu *Södertelje* w maju r. b. otrzymuje pierwsze i drugie miejsce, a w Biegu naokoło *Östergötland*, Ford również zdobył trzy pierwsze miejsca. Powyższe rezultaty, jak również cały szereg innych zwycięstw, dobitnie świadczą o pewności i mocy konstrukcji Forda.

FINLANDJA W biegu urządzonym przez *Automobil-Klub Finlandzki*, pod protektoratem Władz Wojskowych, Ford, współzawodnicząc z 14-ma innymi samochodami pochodzenia amerykańskiego i 1 wozem italskim, zagarnął 10 z 14-tu nagród honorowych, a 18 z pośród ogólnej ilości 29 premij. Znamiennym jest fakt, że samochody biorące udział w tych zawodach, nie zostały podzielone na ogólnie przyjęte kategorje według litrażu lub wymiaru cylindrów, wobec czego Ford musiał walczyć z daleko większymi od siebie wozami.

NIEMCY W rozgłośnym biegu *ADAC*, w czasie od 30 kwietnia do 10 maja r. b. w jednym z najtrudniejszych konkursów samochodowych świata, Ford otrzymał medal złoty, choć konkurował z wazami daleko większymi. Trasa rajdu wynosiła 1773, 5 km. W ostatnim zaś Biegu Środkowej Europy pięć wozów model A, uzyskało miejsca w ogólnej klasyfikacji zwycięzców.

ROSJA W wielkim Biegu Wytrzymałości na trasie *Moskwa—Niżnij Nowgoród—Moskwa*, Ford wykazał swoją niezawodność, szybkość zdobywszy pierwszą, drugą i trzecią nagrodę przed wozami 45 innych marek.

ARGENTYNA Donoszą z Argentyny, że w biegu *Buenos Aires—Del Plata—Buenos Aires*, Nowemu Fordowi przypadło tak wspaniałe zwycięstwo, iż tamtejsze władze samochodowe postanowiły na przyszłość przenieść Forda ze swej kategorji według ceny nabywczej, do wyższej kategorji według litrażu. W jednym z ostatnich biegów, model A współzawodnicząc w kategorji wyższej, otrzymał pierwszą nagrodę.

HOLANDJA W biegu o *Puhar Dumonceau* urządzonym w maju r. b. dla najbardzej szybkiego i wytrzymałego wozu, uczestniczyło 19 samochodów, a nie mniej niż 6 Fordów zagarnęło miejsca zaraz po zwycięscy, którym okazał się duży wóz 8-mio cylindrowy, w daleko wyższej klasie ceny nabywczej, aniżeli Ford.

WIELKA BRYTANJA Jednem z niezapomnianych zwycięstw Nowego Forda model A jest pokonanie szczytu *Ben Newis*, najwyższej góry w Anglji. Jazda odbyła sie na terenie prawie-że nie do przebycia. Tylko raz jeden udało sie wjechać na szczyt Ben Newisa samochodem; wówszas był to również Ford, model T, który dokonal tego czynu. Pierwszy raz jazda trwała kilka dni obecnie Nowy Ford „wziął" górę w ciągu jednego dnia.

SZWAJCARJA W Wielkim Międzynarodowyn Biego Alpejskim — na trasie *Monachjum—Como* — urządzonym w r. b., nie mniej niż 5 Fordów zakwalifikowało się do pierwszej nagrody — „Złotego Puharu Alpejskiego na Rok 1929", aczkolwiek Fordy współzawodniczyły z wozami specjalnie zbudowanymi do tego rajdu. Bieg ów mający na celu sprawdzenie niezawodności wozu, trwał 5 dni, trasa jego wynosiła 2518 km, a ogólne wzniesienie wszystkich przełęczy wynosiło 28,000 km. Wymagania, stawiane tak wozom, jak i kierowcom, były olbrzymie.

POLUDNIOWA AFRYKA W południowej Afryce Ford Model A zaskarbił sobie popularność dzięki jedynym w swoim rodzaju wyczynom. Ford, m. i., postawił nowy rekord szybkości w biegu *Durban—Johannesburg* — 656 km — uzyskawszy czas 9 godzin i 19½ minuty, bijąc dawniejszy rekord, będący w posiadaniu daleko większego i droższego wozu.



STANY ZJEDNOCZONE Ostatnio Ford unaocznił swoją cudowną wprost moc i chyżość w biegu *„Non Stop" na odległości Rockford, w stanie Illinois, — Nowy Jork.* Seryjny Fordor Sedan, kierowany przez p. Pawla Kent'a, przebył tę odległość w czasie, wynoszącym tylko 25 godzin i 50 minut, to jest daleko szybciej, niż pociągi pospieszne, obsługujące tę linję. Jazda powyższa odbyła się bez jakichkolwiek przerw.

FORD MOTOR COMPANY

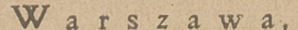
Warsztaty i garaże

TATRA-AUTO

Warszawa, ul. Czerniakowska Nr. 205/207. Telefony: N-ry 175-32, 292-42 i 213-69

SALON WYSTAWOWY

W a r s z a w a, Al. Jerozolimska 14



T e l e f o n 409-22

Widok warsztatu od strony południowej.

Widok na windę do samochodów.



Hala warsztatowa o powierzchni 500 m².


gronowski 29
Z
– wybija się
prostotą
konstrukcji
i elegancją
formy
Dom Techniczno-Handlowy
ALEKSANDER ANDRZEJEWSKI
Warszawa, Bagatela 13
Robert Berger — Cieszyn
Sp. Akc. Samolot
Poznań-Ławica

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków-samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczy, pospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

BOSCH BOSCH BOSCH

Bosch

NIENAGANNĄ

PRACĘ SILNIKA ZAPEWNIA

tylko

ŚWIECA BOSCHA!

BOSCH BOSCH

ŻĄDAJCIE

od waszych dostawców

ŁATEK DO WULKANIZACJI DĘTEK

samochodowych znanej i wypróbowanej

MARKI



JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
i W. M. GDAŃSK

„MAGNET” Z. POPŁAWSKI

Sp. z o. o.

UL. HOŻA Nr. 33 WARSZAWA TEL. 19-31 i 419-31





OPONA

PRZECIWŚLIZGOWA
BEZPIECZNA

Nie obawiaj się
śliskich ani złych
dróg, gdy jedziesz

NA OPONACH



GRUDZIEŃ 1929 Nr. 12 ROK VIII

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

REDAKTOR:
KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA:
AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
Warszawa, Al. Szucha Nr. 10
Telefon 287-05

Fot. Z. Wisłocki.



Pod Jabłonicką przełęczą. Fot. Z. Wisłocki.

TURYSTYKA ZIMOWA W POLSCE

Pierwszy śnieg. Ile w tem powiedzeniu tkwi poezji, a zarazem smętku. Śnieg to najzdolniejszy malarz, który z szarych uliczek, nagich drzew i brudnych domów potrafi tworzyć obrazy nastrojowe, pejzaże miłe dla oka, i tak niesłychanie malownicze.

Śnieg, to przyjaciel narciarzy, łyżwiarzy i wszelkiego innego rodzaju sportowców zimowych. On im dostarcza sławy i rozrywki, on decyduje o świetności wyników zawodów i imprez.

Do niedawna jednak jeszcze śnieg uważany był przez automobilistów za wroga i to nieubłaganego.

Pierwszy śnieg był dla nich zwiastunem końca sezonu, początkiem kilkomiesięcznej martwoty. Kto myślał o wycieczce, widząc padające od rana do wieczora płatki śniegowe, przysypujące najlepsze drogi i szosy puszystym dywanem. Przez lata całe zimę uważał każdy szanujący się automobilista za czas odpowiedni na bridge'a, lub polowanie, ale o wycieczkach nie myśleli nawet najodważniejsi.

Czasy zmieniły się jednak. Wogóle wiek XX ma tę specjalną cechę, że ludzie przestali się czemukolwiek dziwić, to znaczy, że nie dziwią się niczemu! Obecnie gdy jeździ się naogół krytemi, ogrzewanemi limuzynami, na szerokich balonowych oponach, które nie grzezną tak łatwo — mróz i śnieg z nieprzezwyciężonego wroga stał się błahostką, która podnieca sportowy zapał automobilisty.

Gdy więc trudności techniczne schodzą na drugi plan, nasuwa się pytanie dokąd jechać zimą?

Wiemy to wprawdzie już wszyscy, że Sylwestra np. można doskonale spędzić przy Morskim Oku, dzięki utrzymywanej przez cały rok szosie, co jest niesłychaną atrakcją i urozmaiceniem, jabym jednak zaproponowała odwiedzanie zimą miejscowości leżących stosunkowo niedaleko miejsca stałego zamieszkania, a przynajmniej nie dalej, jak na terenie własnego województwa. Każde bowiem województwo w Polsce ma coś, co zwiedzić warto, a na co szkoda letniej niedzieli, lub wakacji, ze względu na zbyt małą odległość.

Zresztą to, co latem jest szare i nikłe, zimą przybiera niemal odświętną szatę, zmieniającą każden objekt do niepoznania.

I tak Warszawa ma wspaniałe, ciekawe i łatwo dostępne ruiny zamku w Czersku, pałace w Wilanowie, Natolinie i Jabłonnie, lasy koło Strugi, Pułtusk ze starymi zabytkami w mieście, wreszcie tradycyj-

ny Łowicz z ruinami zamku w Sochaczewie po drodze.

Łódź malownicze ruiny opactwa w Sulejowie, Niebieskie Źródła pod Tomaszowem, Spalskie lasy, stary Piotrków i jeszcze starszy Kalisz z okolicą, nie mówiąc już o różnych ciekawych wsiach i miasteczkach jakie mija się po drodze.

Z Poznania najciekawszym celem wycieczek mogą być pałace w Posadowie, Gołuchowie, Kórniku, Rogalinie, Nekli i wiele innych, które poza ciekawą stylową architekturą zachowały bogate zabytki, stając się pewnego rodzaju muzeami, oraz liczne jeziora z Gopłem na czele.

Na Śląsku atrakcją być może jedynie Śląsk Zielony z drewnianemi kościołami i pełnemi zabytków pałacami w Świerklańcu i Pszczynie. Północny przemysłowy Śląsk ma to bowiem do siebie, że jest monotonny i jedna osada niczem po za nazwą nie różni się od drugiej.

Kraków dla wycieczek automobilowych jest najbardziej atrakcyjnym punktem wyjścia, bo ma niedaleko góry i to różnorakie, pozatem niemniej ciekawe od innych województw ruiny zamków i pałace zamienione na muzea, oraz miejsca wycieczkowe jak Ojców, Tyniec, Wola Justowska, Wiśnicz i t. p.

Lwów leżący wśród Gołogórów pozwala na urządzenie malowniczych wycieczek już w najbliższe jego sąsiedztwo, zarówno jak i w ciekawy okręg naftowo - przemysłowy koło Drohobycza i Borysławia, nie mówiąc już o Krasiczynie, Łańcucie i innych zabytkowych siedzibach magnackich.

Tarnopolskie województwo dostarczyć może wycieczek różnorodnych. Jest to wogóle teren wycieczkowy niesłychanie ciekawy, o którym niestety u nas stosunkowo za mało się pisze i mówi. Sławna Zbarażczyzna oddalona od Tarnopola o dwadzieścia kilka kilometrów, to przecież teren, na którym rozgrywała się akcja Trylogji Sienkiewiczowskiej, a każdą wieś i miasteczko wita się jak dobrych i starych znajomych. Złoczów, Brzeżany, Trembowla i Buczacz są miastami powiatowemi pełnemi zabytków zarówno w architekturze, jak i we wnętrzach kościołów, pałaców i zamków. Pamiętają one lata największego rozkwitu Polski, kiedy będąc jej twierdzą graniczną od wschodu było województwo tarnopolskie terenem najważniejszych zdarzeń politycznych i bitew. Na każdym kroku coś przypomina tu jakąś kartę historji naszej.

Stanisławów pod względem wycieczkowym jest może najtrudniejszy zimą, bo ma tylko góry i to zdaje się wówczas mało przystępne, dla automobili, ale może urządzanie częstych wycieczek automobilowych w stronę Worochty, Kut, Kołomyji i Kosowa skłoni z czasem władze



Dolina Kościeliska. Fot. Z. Wisłocki.

miejscowe do oczyszczania dróg tych w okresie zimowym.

Lublin jest doskonałym punktem wyjścia dla wycieczek do Kazimierza, Nałęczowa, Puław i innych. Są to szlaki może znane i dość popularne, ale w szacie zimowej każda droga tak jest zmieniona i malownicza, że ma się wrażenie, jakby się pierwszy raz w te strony przyjechało.

Województwo wołyńskie z powodu dość małej ilości szos, jest stosunkowo najtrudniej dostępne nawet dla ruchu wewnętrznego, najciekawsze bowiem zabytki leżą często przy drogach bocznych i w dość znacznem oddaleniu od szosy. Szosa dochodzi jednak do Krzemieńca, Wiśniowca, Łucka, Ostroga, Równego, Dubna i innych, które są niezmiernie ciekawe ze względu na zachowane w nich zabytki.

Województwa wileńskie, nowogródzkie i białostockie, które ulegają największemu zaśnieżeniu, są niemal co rok przez kilka miesięcy zamknięte dla ruchu turystycznego, a szczególnie automobilowego. Dopiero tegoroczna zima wykaże, czy dzięki otwarciu traktu z Warszawy do Wilna rozwinie się tam zimowy ruch turystyczny. Dlatego wymienienie jakichkolwiek wycieczek zimowych na ich terenie uważałabym za przedwczesne.

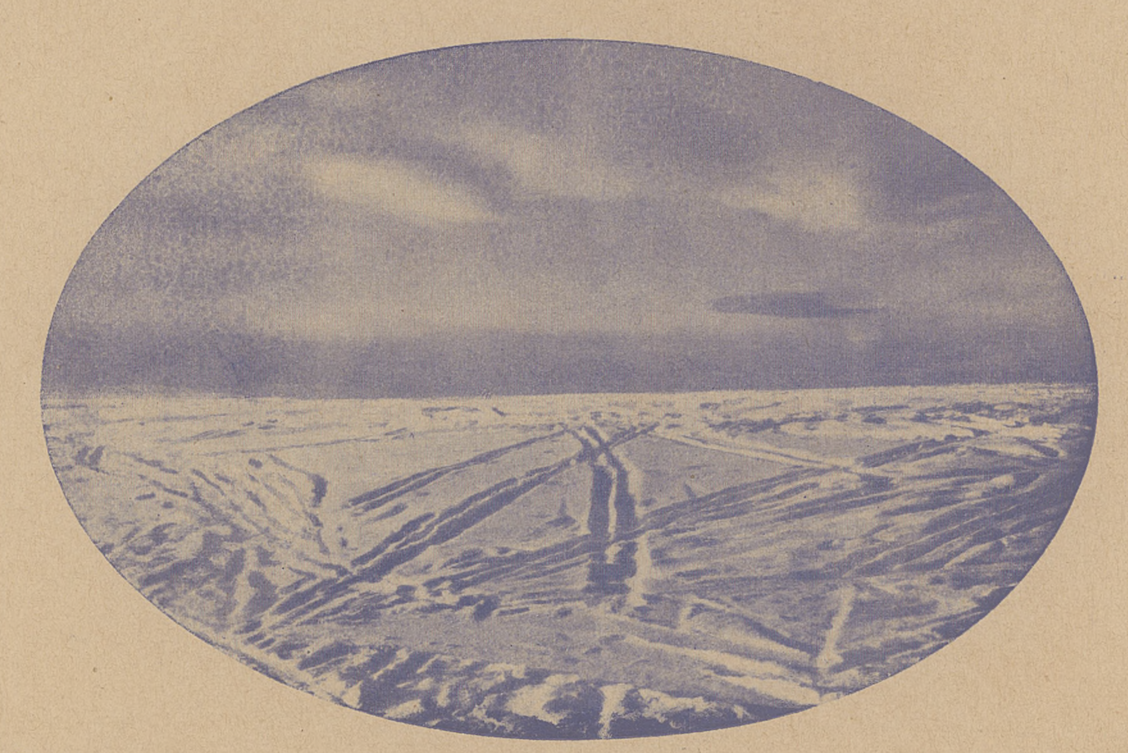
Kieleckie województwo posiada m. in. kilka niesłychanie ciekawych punktów wycieczkowych, a to w pierwszej linji same Kielce, następnie Chęciny, Góry Świętokrzyskie, pod które można bezpośrednio podjechać, Radom, Sandomierz, pełen zabytków, leżący w sąsiedztwie malowniczych wąwozów, oraz kilka ciekawych ruin pałaców i zamków, jak Ogrodzieniec, Smoleń, Ossolin, Krzyżtopór i inne.

Województwo pomorskie posiada kilka ciekawych pod względem zabytkowym miast, jak: Chełmno, Świecie, Grudziądz, Brodnica i inne, oraz wybrzeże. Samo morze zimą jest też swego rodzaju widowiskiem. Wiecznie prawie wzburzone, falujące, zmieniające nieustannie swój kolor, staje się w czasie miesięcy zimowych z małej cichej zatoki — dzikim żywiołem, a szczególnie ciekawie wygląda w dnie wietrzne i słoneczne.

Województwo poleskie, zdaje się, że jeszcze przez kilka lat będzie dla ruchu automobilowego zimą zamknięte, w większej bowiem części jego terenu do dziś dnia jedyną komunikacją zimową są sanie.

Jednem słowem mimo nadchodzącej zimy nie należy tracić humoru i zapału turystycznego, bo w Polsce zarówno latem jak i zimą jest gdzie jechać, szczególnie, gdy ma się w każdej chwili pod ręką najnowszy polski przewodnik automobilowy.

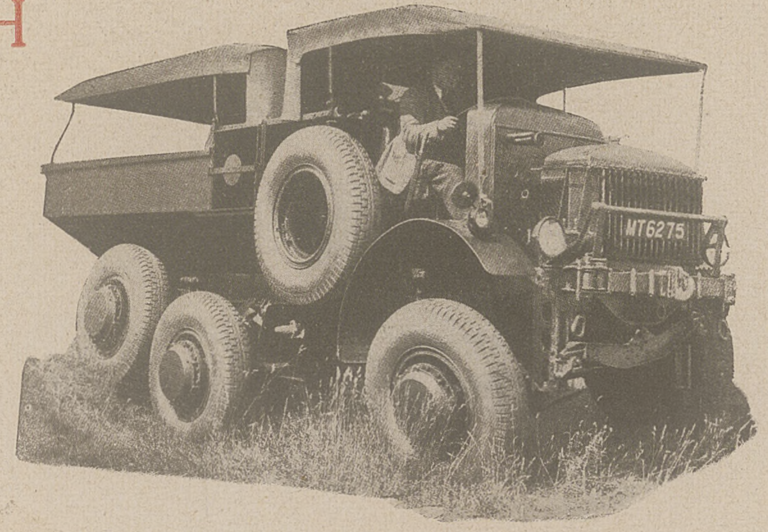
Marja Szachówna.



Ślady na śniegu. Fot. Z. Wisłocki.

WYSTAWA SAMOCHODÓW PRZEMYSŁOWYCH w OLIMPJI

(Korespondencja własna Red. „Auto")



Traktor AEC.

Londyn, w listopadzie 1929 r.

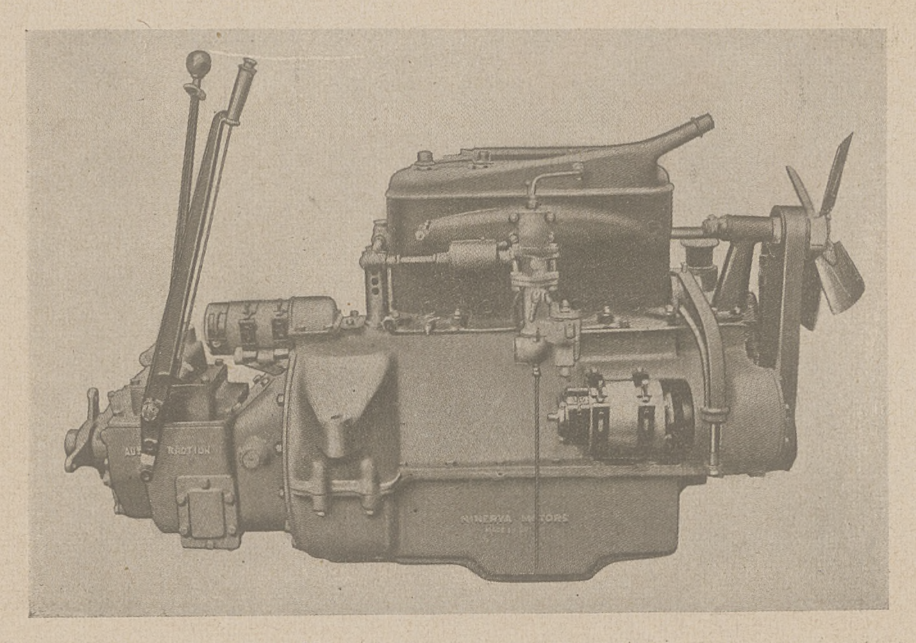
Idzie się na taką wystawę z myślą o pracowitem i dość monotonnem spędzeniu kilku godzin wśród ordynarnych i niezgrabnych potworów. Jakże miłą jest niespodzianka, kiedy już od drzwi wejściowych eksponaty porywają różnorodnością, ciekawą konstrukcją i najnowszemi wynalazkami. Myli się ten kto myśli, że wynalazcy nie stosują w tej skądinąd prozaicznej dziedzinie przemysłu swych najlotniejszych odkryć. Pojęcie o brzęczącym hałaśliwym motorze ciężarowego wozu przechodzi do historji. Dostatecznie jest spojrzeć na elegancję, na zblokowanie jako oszczędność miejsca, na lotność linji, aby się przekonać, że ten wyodrębniony świat przemysłu idzie naprzód ogromnemi krokami, że ma swoje mody, że puls życia w nim tętni.

Dbałość o zewnętrzny wygląd szczególniej daje się zauważyć w dziedzinie tak zwanego coach'u, czyli luksusowego omnibusu. Palącą kwestją dnia jest teraz wielki bój staczany pomiędzy tym właśnie typem wieloosobowego wozu i kolejami.

Jeżeli pojedynek ten i wypadnie ostatecznie na korzyść kolei, to biedny podróżnik, którego się teraz usilnie kokietuje, wygra na tem na czysto.

Oczywiście, że rywalizacja taka możliwą jest tylko w krajach posiadających dobre drogi. Ponieważ Anglja może się tą dziedziną gospodarki krajowej śmiało poszczycić, więc tutaj walka ta nadzwyczaj jest ciekawą.

Omnibusy są tańsze, natomiast powolniejsze. Jazda koleją jest mniej wygodną i mniej ciekawą, natomiast punktualniejszą. W ten sposób bez końca można porównawczo wyliczać zalety i wady tych dwu sposobów lokomocji, co też obie strony robią przy pomocy prasy techniczno przemysłowej i reklamy. Z dnia na dzień koleje obniżają ceny, urządzają ulgowe wycieczki za bajecznie małą opłatą, wszystko to jednak są za słabe atuty wobec pewnej romansowości podróży wspaniałem luksusowem autem, chociażby nawet w wielkiem towarzystwie. Delektują się tem szerokie rzesze nie



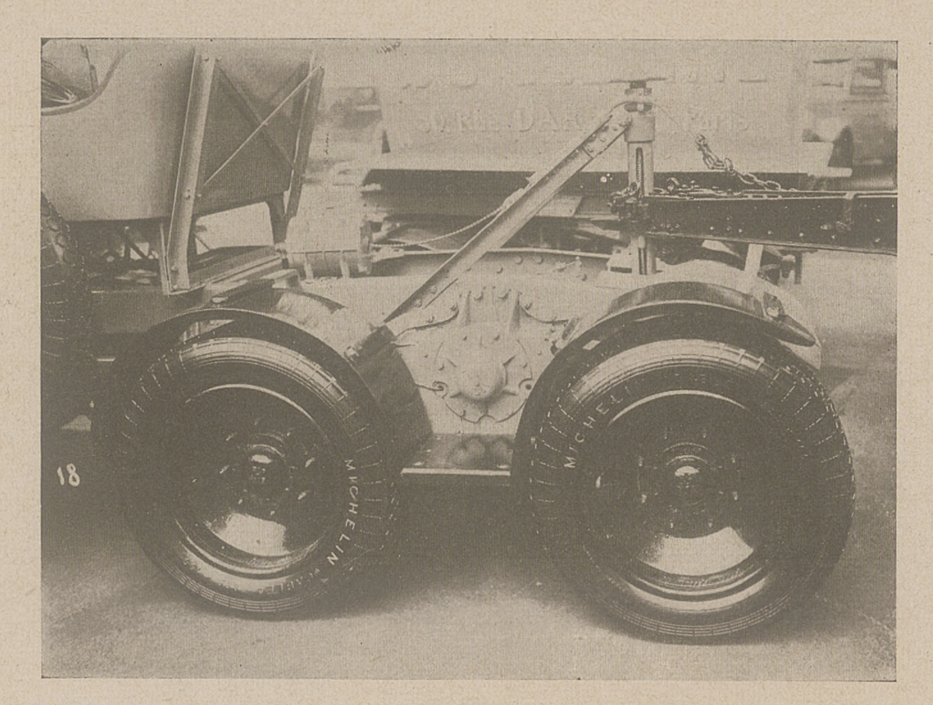
Bezzaworowy silnik Minerva 20/40 MK. z czteroprzekładniową skrzynką.

posiadających samochodów obywateli — a o tych właśnie najwięcej chodzi. Omawiana wystawa jest wielkim ciosem dla kolejnictwa.

Przemawia ona głośno i wyraźnie na korzyść nowopowstającego potężnego czynnika, trzeba przyznać, że przemawia zgęszczając kolory, wystawiając częstokroć eksponaty, których na drogach się prawie nie widuje. Podwozie takiego charaban-c'u lub coach'a, różni się od zwyczajnego tylko wymiarami, wykończone jest równie starannie.

Z nowości należy wspomnieć coraz częściej używaną elektryczną przekładnię zamiast zwyczajnych trybów. Poprostu silnik obraca prądnicę, na dyferencjale lub na kołach umieszczono motory elektryczne, w ten sposób szybkość reguluje się przy pomocy opornicy; jak w tramwajach. Nie jest to nowa idea. lecz dopiero teraz wprowadza się ją szeroko w życie.

Coraz częściej spotyka się niesymetryczne umieszczenie całego kompleksu poruszającego samochód dla krajów z prawostronnym ruchem po lewej stronie podwozia, dla Anglji, Austrji i innych po prawej jego stronie. Wszystkie prawie fabryki konstruują coach'e na sześciu kołach. Dwie pary tylnych pociągowych kół posiadają swe odrębne dyferencjały.

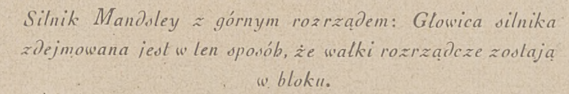


Sześciokołowy traktor Chenard Walcker. Szczegół tylnego mostu.

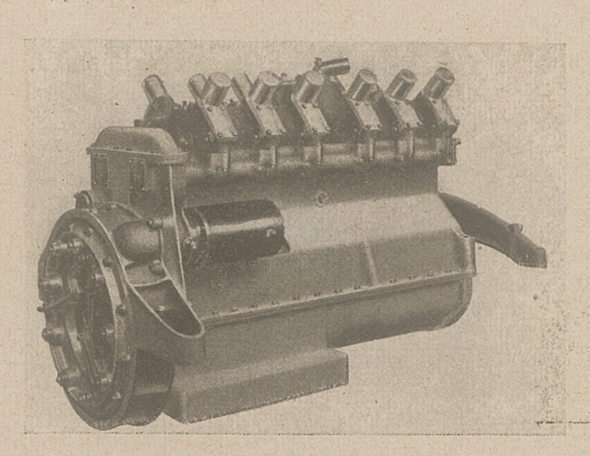
Specjalną uwagę skierowano na hamulce. Rozwiązanie tej doniosłej kwestji w ciężkich autach znaleziono przeważnie w zastosowaniu serwo-motorów, rzadziej hydraulicznych hamulców. Czterocylindrowych silników prawie się nie spotyka. Elastyczność i łatwość operacji jest w tym wypadku równie pożądana jak i w samochodach zwyczajnych.

To samo można powiedzieć i o wykończeniu nadwozia — jest ono doprowadzone do tej samej perfekcji co w najwspanialszych Daimle- struktorów. Oczywiście w dziedzinie transportu towarów — jako daleko tańsza i ponoć pewniejsza. W tym przodującym kulturalnym kraju maszyna parowa jest otaczana specjalnym kultem, pomimo to, że dymem zatruwa powietrze i popiorach, Isottach, Minervach i Hispano. Do konkurencji stają wszystkie znane marki świata, oprócz tego niezliczone rzesze nieznanych, nowopowstałych fabryk.

Specyficzna dla Anglji parowa trakcja nie tylko nie zamiera, lecz coraz więcej pochłania umysły kon-



Silnik Mandsley z górnym rozrządem: Głowica silnika zdejmowana jest w ten sposób, że wałki rozrządcze zostają w bloku.



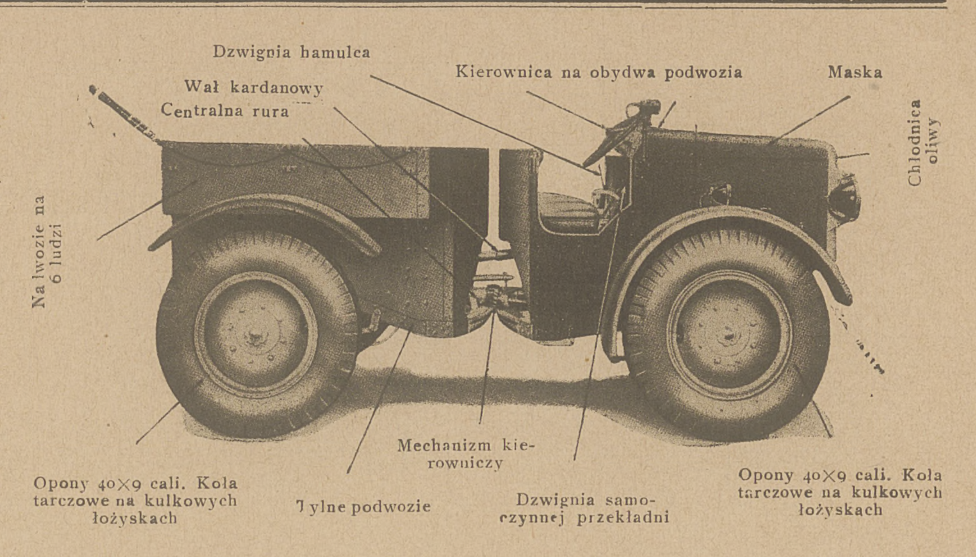


Chenard Walcker przy pracy.

łem zasypuje oczy przechodniom. Konserwatyzm Anglji dochodzi do takich absurdów, że w Londynie obserwuje się obecnie poważny wzrost konnej trakcji. Poważnie kroczący stępa koń po najważniejszej arterji metropolji, wstrzymujący w zupełności ruch automobilowy — jest obrazkiem jedynym w swoim rodzaju.

Prawie wszystkie marki posiadają typ traktora. Jest to krótka zupełnie, potężna maszyna, najczęściej niska, przeznaczona, jak lokomotywa do ciągnięcia ciężarów, lub całych pociągów. Traktory przystosowane są również do robót polowych i do prac terenowych. Widzimy urządzenia do transportu kloców drzewa, wielkich ilości zboża i słomy, węgla, piasku i t. d.

Dla pracy na nierównym terenie jest bardzo dużo ciekawych konstrukcyj. Najciekawszym traktorem jest chyba Armstrong Siddeley dla którego, jak widoczne z fotografji, nie istnieją przeszkody terenowe — jest jakby czołgiem elastycznym, nie posiadając jego braków i będąc o wiele szybszym. Cała maszyna łamie się i wykręca w najrozmaitszy sposób, stanowiąc



Armstrong-Siddeley. (Budowa tego samochodu przypomina nam budowę traktorów Pavesi, które opisywaliśmy dwa lata temu).

dwa niezależne od siebie ogniwa dwu par kół.

Małe komercyjne wozy, budowane na zwyczajnych podwoziach przystosowują do najrozmaitszych potrzeb. Z oryginalnych urządzeń należy wspomnieć automobile do przewożenia koni wyścigowych i psów.

Jeżeli chodzi o wygodę i luksus, to Europa w tym sensie zdystansowała Amerykę. Amerykańskie maszyny są budowane mniej solidnie, ładnie i wygodnie.

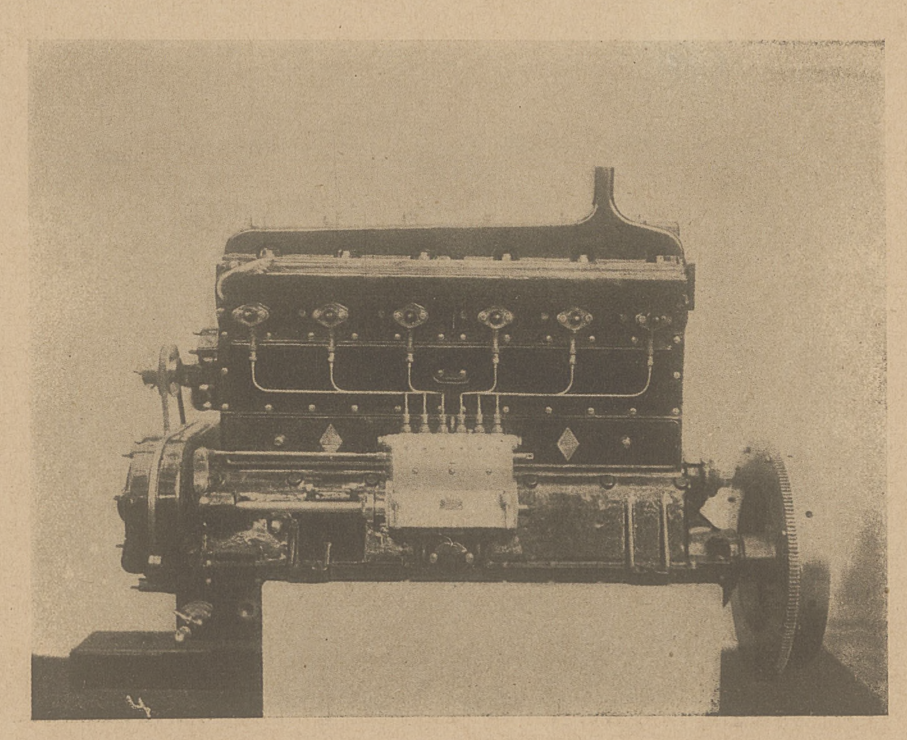
W wozach ciężarowych również bardzo często stosuje się silniki sześciocylindrowe, jako też sześciokołowy system. Przytaczam parę fotografij, aby uwidocznić do jak trudnych terenowych warunków są przystosowane systemy dwóch par kół tylnych.

Doskonale przedstawia się Saurer. Jest to marka, która szczęśliwie konkuruje tu w Anglji z miejscowemi firmami. Nadzwyczaj oryginalną i solidną konstrukcję motorów ilustrują liczne fragmenty silnika wystawione obok kompletu podwozia. Bardzo ciekawe rozstrzygnięcie zagadki konstrukcyjnej wprowadzenia łożysk kulkowych dla wału korbowego. Kilkusetmilimetrowa średnica łożyska kulkowego pozwala przy małym skoku motoru na wyciągnięcie całego wału korbowego przez środek całkowitego łożyska.

Galerje Olympji zajmują, jak na wszystkich wystawach samochodowych, firmy produkujące części samochodowe, smary, gumy, różne gatunki paliwa i t. d.

Wystawa jest tak ciekawa, że niechętnie się ją opuszcza. Pomysłowość konstruktorów tak urozmaiciła stoiska, że przy każdem z nich można godziny całe spędzić.

Witold Hulanicki.



Silnik Renault, systemu Diesel. Na pierwszym planie pompa do paliwa.

5 wskazówek właściwego smarowania trybów samochodu

1. Smary stałe i mieszaniny ich z olejami nie nadają się do smarowania, albowiem miecenie ich przez tryby wywołuje zbyt wielką stratę siły. Nie jest również wskazanem dodawanie grafitu. Do właściwego smarowania silnie obciążonych trybów samochodu służyć może jedynie smar czepny, odporny na ciśnienia i temperatury i posiadający odpowiednią płynność. Aby zapewnić nienaganne działanie trybów, dobór smaru winien nastąpić na podstawie Tabeli Polecającej Gargoyle Mobiloil.

2. Należy zwracać baczną uwagę na właściwy poziom oleju zarówno w skrzynce biegów, jak w obudowie dyferencjału.
3. Co 1500 klm. smar uzupełniać do właściwego poziomu.
4. Co 8000 klm. po dokładnem przeczyszczeniu obudowy zmieniać smar, w miarę możności natychmiast po ukończeniu jazdy, a więc gdy jest on jeszcze ciepły.
5. Z nastaniem zimy należy zastosować markę Gargoyle Mobiloil, przewidzianą przez Tabelę Polecającą na zimę.

Gargoyle
Mobiloil
"C"

Gargoyle
Mobiloil
"CW"

Gargoyle
Mobilgrease



Mobiloil

REJESTR. MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA — CZECHOWICE

Raidowe przygotowanie samochodu

Istnieje pewna kategorja kierowców, którzy po otrzymaniu z trudem prawa jazdy i po przejechaniu zwycięsko szlaku Warszawa — Płock — Warszawa (bez wypadku — o dziwo!...) snują w ciszy dni zimowych marzenia o tem, jak po przebyciu trasy Raidu Międzynarodowego wjadą tryumfalnie do stolicy, będąc podziwiani przez urocze warszawianki. A dalszy tryumf czeka ich w pięknych salonach Automobilklubu, gdzie w obecności mikrofonu radjowego i setek zazdrosnych spojrzeń — zostaną obarczeni puharami, plakietami i słowami uznania. Dla takiego tryumfu warto sprzedać kilkaset korcy zboża z własnego majątku i zakupić pierwszorzędnej marki wóz, który da zupełną gwarancję uzyskania pierwszego miejsca. Najważniejszy bowiem dla nich jest wóz, potem dobry pomocnik, a dopiero na końcu doświadczenie i wyekwipowanie.

Szanowni Czytelnicy znają takie przykłady, które powtarzają się na każdym raidzie. Oczywiście wynik takiej jazdy jest opłakany i bezwarunkowo musi być opłakany. Trzeba mieć nieco pewności siebie i szczęścia, ale to nie wszystko. Raid, to nie zabawa, a ciężka, mozolna praca, gdzie wiedza, doświadczenie i technika jazdy wygrywają. A zawodnicy z pospolitego gatunku bogatych „zjadaczy benzyny" narażają się jedynie na koszty i... śmieszność.

Drodzy Czytelnicy wybaczą, że, jako mało doświadczony kierowca, ale jednocześnie dumny posiadacz małej Taterki, starego zresztą gruchota, znanego ze swego wyglądu w całej Polsce, (nie licząc już Azji Mniejszej), pozwolę sobie przytoczyć kilka uwag, zebranych podczas kilku raidów, na których miałem aż za dużo czasu do myślenia, gdyż byłem ograniczony powolnością chodu mej maszyny, nie znoszącej przekroczenia 60 km/godz.

Otóż według mnie, jednym z pierwszych warunków, o ile się chce dojechać bez punktu karnego, jest racjonalne przygotowanie samochodu i odpowiednie jego wyekwipowanie.

Jechać należy na wozie, na którym przejechało się już kilka tysięcy kilometrów, gdyż kierowca musi nie tylko umieć prowadzić wóz bez zarzutu, ale znać musi również wszystkie jego słabe strony i wybryki, by być na takie ewentualności zawsze przygotowanym.

Na 2—3 tygodnie przed raidem należy zdjąć karoserję i rozebrać własnoręcznie, lub rękoma swego raidowego pomocnika-mechanika całe podwozie i zbadać dokładnie stan poszczególnych organów, usuwając wszystkie, najdrobniejsze nawet niedokładności. Składać wóz należy samemu, a w każdym razie sprawdzać samemu wszystkie punkty, dociągnąć właściwie każdą śrubkę i nakrętkę, oraz zabezpieczyć ją przed rozluźnieniem, gdyż taka jedna śrubka, źle dokręcona może spowodować konieczność wycofania się z konkursu nawet na ostatnim etapie. Szczególną uwagę zwrócić trzeba na szczelność karterów i na właściwy dopływ oliwy, oraz na pewność działania poszczególnych organów, gdyż nie można absolutnie liczyć na poprawienie ich w drodze.

Szczególnie czułą opieką należy otoczyć instalację elektryczną, sprawdziwszy wszystkie kable, ich połączenia i zabezpieczyć je od kurzu i wilgoci. Pożądanem jest założenie amperomierza, wskazującego stale pracę dynamo. Bezpieczniki należy przenieść z pod maski na wierzch deski rozdzielczej, by defekt był łatwy do zauważenia i usunięcia, bez konieczności otwierania maski. Reflektory trzeba posrebrzyć i dobrze wypolerować, oraz uszczelnić szyby latarni, by woda nie dostała się do wnętrza. Żarówki należy założyć silne, by jasno oświetlały drogę, lecz tu liczyć się trzeba z pojemnością akumulatora i mocą prądnicy. Radziłbym również zdjąć zupełnie wskaźnik kierunku i latarkę „stop", gdyż są to czułe przyrządy, zbędne na raidzie, a mogące przyczynić nam tylko kłopotu.

Do systemu oliwnego dobrze jest dodać dokładny wskaźnik oliwienia i wyprowadzić miejsce wlewania oliwy nazewnątrz maski, zaopatrując jednakowoż tę rurę w zabezpieczenie od wypryskiwania oliwy. Tak samo niezbędnym jest czuły termometr do wody (najlepiej gazowy — z manometrem) umieszczony w miejscu widocznem.

Szczególnie baczną uwagę zwrócić należy na zabezpieczenie połączeń podwozia, jak sworznie, przeguby etc. przed błotem, oraz na ułatwienie smarowania ich pod ciśnieniem. Również wskazanem jest założenie blachy ochronnej przed chłodnicą, zabezpieczającej przód wozu przed zarzuceniem błotem, co może spowodować zagrzanie wody. Taka pozioma blacha, połączona z błotnikami zabezpieczy również w znacznej mierze od zabłocenia szyb przednich.

Hamulce stanowią osobny punkt naszego starania. Muszą one być zupełnie zabezpieczone od błota i dobrze dotarte, przyczem w dźwigniach, lub linkach należy założyć urządzenie, pozwalające na szybkie podciągnięcie ich, lecz nie zapomocą gwintu i nakrętki, gdyż ta napewno się zatnie i pozatem wymaga klucza, a zapomocą automatycznego zatrzasku, umożliwiającego łatwą regulację ręką. Możnaby tu pozostawić nakrętkę skrzydełkową, lecz o dużej rozpiętości skrzydełek i łatwą do zabezpieczenia.

Dźwignię hamulca ręcznego najlepiej połączyć z hamulcem nożnym (na 4 koła) i tak ją umieścić, by pomocnik kierowcy mógł z łatwością nią manipulować, co staje się bardzo przydatnem podczas etapów górskich o dużej szybkości średniej. Należy pamiętać, że

systemy hamulcowe muszą wykazywać 100% pewności, o ile nie więcej.

Mechanizm kierownicy musi być w zupełnym porządku i łatwy do smarowania, oraz do usuwania tworzących się codziennie luzów.

* * *

Szczupłość miejsca i mało ciekawy temat zmusza mię do streszczania się, więc przejdę do wyekwipowania karoserji, którą należy starannie przykręcić do podwozia na podkładkach gumowych. Pamiętajmy, że wszelkie nadprogramowe trzaski i stuki utrudniają wysłuchanie pracy podwozia i stanowią poważną przeszkodę w normalnej jeździe.

Ustawienie siedzeń, ich wysokość i głębokość musi być dostosowana ściśle do kierownicy i pomocnika, by pozwalało na długą jazdę bez zmęczenia niewygodną pozycją. Gdy mamy zamiast przedniego siedzenia — dwa fotele oddzielne, dobrze jest fotel pomocnika przesunąć o 10—20 cm. do tyłu w stosunku do kierowcy. Obok siedzenia pomocnika należy założyć przegrodę na podręczne narzędzia, jak: pompa powietrzna, lewarek, łyżki do opon, klucz do kół i przyrządy do reperacji kiszek. W ścianie drzwiczek dobrze jest zrobić szafkę na klucze, obcążki, nożyczki i t. p., a również miejsce na najniezbędniejsze małe części zapasowe, jak świece, śruby, nakrętki, drut, kable, izolację, gumę etc.

Nie trzeba zapominać o zapalniczce elektrycznej do papierosów, lub fajki. (Papierosy należy traktować, jako środek trzeźwiący przy senności i dlatego radzę kupować gatunki gorsze, „zgryźliwe").

Na desce rozdzielczej winna znajdować się teczka na papiery, mapy i obliczenia; tamże umocować trzeba uchwyt na ołówek i suwak logarytmiczny do obliczeń (ew. arytmometr), gdyż absolutnie nie można polegać na rachunku pamięciowym.

Pod pedałami należy ustawić podstawki, umożliwiające oparcie pięt bez zmęczenia. Troszczenie się o wygodę na miejscach tylnych jest zbędne, gdyż pasażerowie i tak się na tem nie poznają, śpiąc przez cały czas jazdy, a „Pan Komisarz" raidowy napewno nie będzie bardziej względny, gdybyśmy nawet ofiarowali mu jasiek pod głowę. Miejsce na bagaż dla pasażerów może być też skąpe, by odzwyczaić ich od wożenia ze sobą smokingów, maszyn do pisania, olbrzymich zapasów żywności i zapasowych lakierków, które to przedmioty służyć mają do wytworzenia zawodowej konkurencji z kierowcami wobec pięknych dziewcząt na dancingach podczas etapów. (Wogóle uważam, że kierowcy powinni otrzymywać wraz z kartkami mieszkaniowo-żywnościowemi — kartki na... piękne danserki, niezależnie od stroju zawodnika. Na nadprogramowy bagaż pasażerów można posiadać linkę z hakiem, przyczepioną z tyłu samochodu, która zmusi ów bagaż do kroczenia po szosie za autem).

Na raid należy starannie uszczelnić szyby, oczywiście ze szkła „triplex", ponieważ wypadki nie liczą się zazwyczaj z wolą kierowcy. Automatyczna przecieraczka jest zbędna, jednak tylko wtedy, o ile szyba przednia jest dzielona i podnoszona w górnej części. Szyba przednia w „torpedo" winna umożliwiać opuszczenie jej przy próbach szybkości.

Buda winna być systemu, łatwego do rozstawiania i składania, bez pokrowca, by jaknajmniej tracić czasu na powyższe czynności. Rozstawiać budę należy z zasady na etapach, podczas nocnych postoi. Należy usunąć wszelkie zapinania na rzemyki i sprzączki, śruby etc. i zastąpić je przez szybko zapinane i odpinane zatrzaski.

Buda winna ochraniać przedewszystkiem kierowcę i pomocnika, i zabezpieczać od zalewania oczu, oraz zewnętrznego ramienia kierowcy deszczem, lub błotem. Boczki są zbędne.

Bardzo wygodnym przyrządem jest pompka ręczna do przepompowywania benzyny z baniek zapasowych, lub specjalnego zapasowego zbiornika do głównego.

Jeszcze większe usługi oddaje dodatkowy zbiornik wody z ręczną pompką do dopełniania chłodnicy w czasie jazdy, bez konieczności dolewania, karanego ujemnymi punktami.

Umocowanie zapasowych kół winno być zupełnie pewne, a jednocześnie łatwe do zdejmowania tychże w jaknajkrótszym czasie. Pozwalam sobie przypomnieć, iłu zawodnikom wadliwe zamocowanie tych kół dało się katastrofalnie we znaki. Należy nadmienić, że zdjęcie, lub założenie zapasowego koła nie powinno być dłuższe nad 5—10 sekund, a osiągnąć to można jedynie przez zastosowanie starannie obmyślonego umocowania i przez odpowiednią wprawę.

Dla przykładu podam, że całkowita zmiana koła w mym wozie podczas raidu trwała od jednej do półtorej minuty, od chwili wyskoczenia obsługi (2 ludzi) z wozu do chwili wrzucenia doń narzędzi, po ukończonej całkowitej zmianie, licząc w tem zdjęcie nowego koła zapasowego, podlewarowanie wozu, zmianę koła, przykręcenie go i założenie starego koła na miejsce zapasu, oraz wyjęcie lewarka. Powyższe stwierdzone zostało kilkakrotnie przez kontrolera.

Na miejscu pomocnika (mechanika) należy przybić do podłogi uchwyt do pompy powietrznej, by można było reperować kiszki podczas jazdy, gdyż wtedy zbędnem jest zabieranie więcej, niż 3 kiszek zapasowych, które, zajmując miejsce, wymagają delikatnego obchodzenia się z niemi, okazując się zresztą przetartemi w krytycznej chwili.

Narzędzia trzeba starannie dobrać do kompletu, a nawet niektóre wykonać specjalnie, by zmniejszyć ciężar, a dać maximum wygody i szybkości w pracy. Pamiętajmy też o dobrym nożu i o manometrze do gum, naj-

lepiej typu „gonflomêtre". Klucze rurkowe winny mieć rączkę z grzechotką, lub korbę do szybkiej pracy, a klucz francuski winien być mocny i dokładny — szybko przestawiany. Należy dbać o to, by nie było kluczy zbędnych, do niczego nie pasujących, gdyż zabierając miejsce, utrudniają odszukanie właściwego. Należy zawsze pamiętać, jaka śruba wymaga jakiego klucza, by nie wyszukiwać mozolnie narzędzi podczas pracy.

Łyżki do opon muszą być z dobrej stali, spłaszczone, lecz nie ostre na końcach i koniecznie polerowane, by łatwo wciskały się między oponę, a obręcz. Muszą one być dość długie (60—70 cm).

Lewarek winien być lekki, mocny i prosty, o dużej podstawie i pasujący tak do przedniej, jak i tylnej osi, niezależnie od stopnia napompowania gumy. Musi on umożliwiać założenie i podniesienie wozu w ciągu 15 sekund, a opuszczenie i wyjęcie najwyżej w 5 sekund.

Pompa powietrzna najlepsza jest duża, o obustronnem działaniu, by 20—50 ruchów wystarczyło do zupełnego napompowania.

Pompy motorowe, lub balony ze sprężonem powietrzem są bardzo wskazane, gdyż nie męczą obsługi i oszczędzają drogocenny czas.

Nie zapominajmy o umieszczeniu chorągiewki na błotniku, lub masce, gdyż taka chorągiewka wskazywać nam będzie siłę wiatru i jego kierunek, co jest bardzo ważną rzeczą, o której starzy kierowcy dobrze wiedzą.

Jeżeli chodzi o ubiór, to radzę nie dbać o względy elegancji, a li tylko o wygodę. Mojem zdaniem kombinaison, nieprzemakalny i zapasowa skórzana kurtka jest najodpowiedniejszym ubiorem, a miękkie pantofle — obuwiem. Jestem wrogiem nazbyt „sportowych" nakryć głowy — zwyczajna miękka czapka zupełnie wystarczy, a zakrywanie uszu nie jest wcale wskazane. W karetce najlepiej jechać bez czapki. Dobre są również zapasowe żółte okulary, nakładane podczas jaskrawego słońca. Chronią one od zmęczenia wzroku i od senności. Nie należy zapominać również o tłuszczu do smarowania twarzy podczas spiekoty.

Co do spisu i rozmieszczenia części zapasowych, to jest to moja, że tak powiem, tajemnica i niestety zdradzić jej nie mogę.

Z braku miejsca, nie mogę opisać wyekwipowania samochodu raidowego dokładniej, i dlatego kończę, pozostawiając sprawę racjonalnej jazdy raidowej do następnego numeru „Auta". *R.*

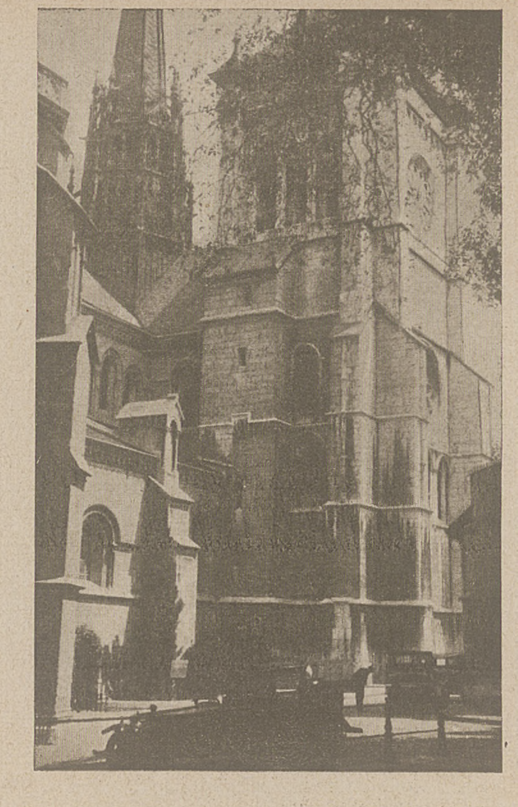




Wykwintne stroje sportowe dla Pań i Panów poleca firma BOGUSŁAW HERSE

OBRAZKI
Z PODRÓŻY
SAMOCHODOWEJ
po Europie

Szkicował i fotografował
Janusz Regulski



Genewa — piękna katedra.

III.

Szalony mam kłopot. Przedemną stół zarzucony masą fotografji. To plon przejazdu przez Alpy. Delektuję się niemi, przebieram wśród nich, niczem skąpiec w masie złota. Dla mnie to nie są zwykłe widoczki, na które mile rzuca się okiem, i zaraz potem bez żalu na bok się je odkłada. Dla mnie każdy taki widoczek zawiłej, poplątanej serpentyny, zygzaka drogi pnącej się ku szczytowi, fantastycznej plamy śniegu, przepaścistego koryta szumiących wód, czy też nawet krzyżującego się ze mną olbrzymiego autobusu, to raczej splot wrażeń i wspomnień. Wszystkie te zdjęcia są mi równie drogie, równie ciekawe. A tymczasem, muszę wybrać z pośród nich tylko kilkanaście, muszę większość odrzucić, bo wszystkich nie zmieściłby w sobie nawet cały numer „Auta".

Wybieram na chybił trafił, resztę chowam do szuflady pocieszając je, że nie ustępują w niczem tym, które będą miały szczęście zaprezentować się publicznie.

* * *

Idea pokoju i wiecznej zgody między narodami, to młodziutkie bóstwo, takie jeszcze delikatne i nieśmiałe, ucieleśnione w Lidze Narodów, tutaj w Genewie stawia pierwsze swe kroki. Wielcy i potężni kapłani tu go wychowują, naturalnie na sposób przedewszystkiem dla nich najdogodniejszy.

Miejsce na ten cel świetnie jest wybrane. Szwajcarja przecież nietylko z hotelarstwa słynie, ale i z zawodowego wychowywania. A pozatem, to cudowne otoczenie. Bóstwo pokoju, patrząc na tą lazurową taflę Lemanu, otoczoną zielenią i masą kwiecia, rosnąć będzie w poczuciu piękna i miłości. Potęga gór, rozrzuconych wkoło, kształcić będzie siłę jego woli i charakteru.

Oby tylko, zanim to nastąpi, jakiś niesforny ludek nie zbuntował się, zapominając o istnieniu nowego bóstwa. Wtedy może się zdarzyć, że ten kwiatuszek w sztucznej formie hodowany, wiotki i delikatny, w kolce nie zaopatrzony, w bezsilności swej zwiędnie i zmarnieje.

Tuż obok, w cieniu Ligi Narodów, prowadzi swą wielką i realną pracę Międzynarodowy Czerwony Krzyż, przemyśliwując nad sposobami ratowania żyć ludzkich, na wypadek, gdyby członkowie Ligi Pokoju, znów zechcieli poprobować na sobie, dla rozmaitości, zamiast wpływu pięknych słów, siły ognia i gazów trujących.

Trzecią wielką instytucją mającą tutaj swą siedzibę jest Międzynarodowe Biuro Pracy. Doczekało się ono już nowego, wspaniałego gmachu z żelazo - betonu, długości aż 86 metrów. U wejścia stoją dwie wielkie figury, wyobrażające — Pokój i Sprawiedliwość — cnoty o których tak dużo i pięknie się



Ukwiecona willa pp. Paderewskich w Morges.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

mówi, że chyba zacznie się je już i stosować.

Liga Narodów jeszcze rezyduje na Quai W. Wilson w dawnym hotelu National. Niedługo jednak ma stanąć dla niej nowy wspaniały pałac. Kosztować to będzie drobnostkę, nieco ponad 20 miljonów franków złotych, wzięte z kas, mniej lub więcej na to przygotowanych narodów europejskich.

Na ten moment genewczycy z upragnieniem czekają, bo wtedy zniknie już ostatecznie trawiąca ich zmora, ewentualnego przeniesienia do innego miasta, tej tak lukratywnej dla nich instytucji.

* * *

Całe przedpołudnie jeździliśmy po pięknej Genewie, słuchając opowiadań naszego wymownego przewodnika, oglądając stare dzielnice, wspaniałą katedrę z X wieku, luksusowe pałace, zajęte dziś przeważnie przez delegacje różnych narodów, dalej znów potężne urządzenia zużytkowujące niezwykle silne prądy Rodanu, w celu podniesienia wód z jeziora do olbrzymich rezerwoarów i wytwarzania energji elektrycznej.



W skalnej czeluści Aaru.

W jednym ze sklepów, kupując naturalnie zegarek, dowiedzieliśmy się o nowinie, która nas formalnie zelektryzowała.

Kubala i Idzikowski nasi bohaterscy lotnicy, poprzedniego dnia czyli 13 lipca, niespodziewanie wystartowali, ażeby poraz drugi probować przelotu nad oceanem do Nowego - Jorku.

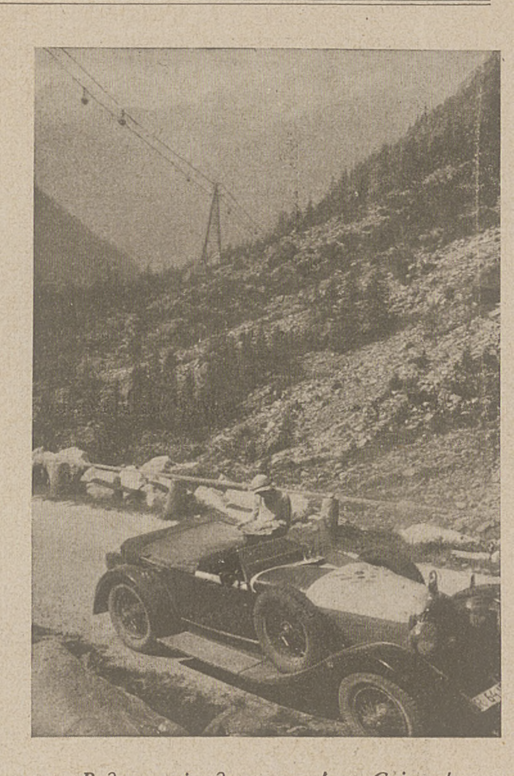
Szalone przedsięwzięcie. Co się z nimi dzieje, lecą, czy też już po wszystkiem, a może jednak dolecą.



Wspaniały wodospad Aaru.

W wyobraźni rysuje się bezmiar rozszalałego żywiołu, wzburzone masy szarych wód, czarne, ołowiane, skłębione chmury, a wśród nich wichrami miotany, bezbronny, niczem łupinka krucha, aeroplan naszych lotników.

Wieluż to ludzi w tej chwili o nich myśli. Gdybyż te myśli i zawarte w nich życzenia, skoncentrowane na tym jednym czarnym punkcie, mogły być zmaterjalizowane, zamienione w siłę realną, któraby tych straceńców wyniosła ze strasznych odmętów.



Podczas wjazdu na przełącz Grimsel.

* * *

O 2 pp. wyruszamy z Genewy Powolutku, 30 klm na godzinę, suniemy asfaltową drogą, wzdłuż jeziora genewskiego. Chwilami, gdy pusto na drodze, gdy nie widać podejrzanych świadków, nacisnę do 70—80 km. Ale tylko na moment, a potem zaraz hamulec i poważnie, niewinnie, jak gdyby nic znów naprzód. Najgorzej gdy się ma przed sobą szereg samochodów. Jadą sznurem powoli jeden za drugim, trzymając się ściśle prawej strony. Nie można wytrzymać, pomimo najlepszej chęci respektowania przepisów miejscowych. podsuwam się blizko i w pewnym momencie, tak od niechcenia, mijam, a potem stopniowo, nieznacznie nabieram szybkości i podchodzę do następnego. Przy najbliższej okazji ta sama operacja, czasami uda się połknąć dwa lub trzy. Z chwilą kiedy już przed sobą niemam żadnego, znów delikatnie oddalam się, aż wreszcie za jakimś zakrętem, czy górką, gaz i w nogi.

To nie są rzeczy takie proste. Trzeba w to włożyć maksimum inteligencji, bo inaczej można wpaść,

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion„ Warszawa, Marszałkowska 96.

Dolina Aaru widziana z przełęczy Grimsel.

a wtedy żartów z tutejszemi władzami niema.

Ale trudno — jest wprost rzeczą niemożliwą, wlec się jak żółw po drodze jak stół, szczególnie kiedy się śpieszy do gór, śniegów i przełęczy.

Trzeba jednak przyznać że i ta droga jest prześliczna.

Z pośród masy drzew, coraz to wyłania się łagodnie spadający ku niebieskim wodom jeziora, zielony ukwiecony brzeg. Po drugiej stronie przezroczystej i spokojnej tafli jeziora, zamykają horyzont potężne zwały gór, o szczytach uśnieżonych, ginących we mgle i obłokach.

Po obu stronach drogi, prawie bez przerwy, czyściutkie, wypieszczone, zielenią i masą kwiatów okryte wsie, miasteczka i szeregi willi.

48 kilometrów od Genewy, niedojeżdżając do Morges mieszkają państwo Paderewscy. Wszyscy ich tu znają. Nazwisko to, wymawiane tu jest z jakimś specjalnym szacunkiem i powagą. Jakiś chłopiec wskazuje nam wąską dróżkę, prowadzącą do ich posiadłości. Nie możemy przecież przejechać przez Morges, bez złożenia dowodów szacunku naszemu wielkiemu rodakowi.

Przed bramą skromnej, ale bardzo miłej willi, od stóp do głów, tonącej w masie zieleni pięknych drzew, psy witają nas głośnem szczekaniem. Jest to tutaj rzecz tak niezwykła, że obwieszcza o tem, umieszczona przy bramie, specjalna tablica.

Dowiadujemy się, że Mistrz jest niezdrów; nikogo nie przyjmuje, składamy więc tylko nasze karty.

Wkrótce potem, przejeżdżamy przez Lozannę, pięknemi tarasami schodzącą ku jezioru. Co drugi dom pensjonat dla młodych, średnich, czy dorosłych panien.

Widzę autobus idący do Montreux. Uczepiam się i szybko bez błądzenia, wydostajemy się z miasta.

W końcu po 80 klm. jazdy wzdłuż brzegów Lemanu wjeżdżamy do Vevey.

Pomimo stosowania przeróżnych



Spotkanie z „żółcielem".

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

sposobów przyspieszenia jazdy, zabrało nam to jednak koło 3 godzin czasu.

Tutaj rozstajemy się już z jeziorem. Droga nasza pnie się już w góry, przez przełęcz Jaun, w stronę Interlaken.

Trzeba się spieszyć bo do zachodu słońca w górach, niewiele już czasu pozostaje.

Jednak wyjazd z Vevey na boczną drogę nie jest rzeczą tak łatwą. Napisy jeszcze bardzo szwankują. Przechodnie nas wielokrotnie mylą, ba nawet policjant nie umie należycie drogi wskazać.

Wreszcie wydostajemy się z labiryntu ulic. Droga wyprowadza nas szybko w górę. Wkrótce widzimy, głęboko u naszych stóp, rozrzucone Vevey, a dalej na pochyłościach i wzdłuż jeziora, wyciągnięte w nitkę, to znów skupiające się razem, drobne punkciki domów, wsi i miasteczek. Widok prześliczny.

Obok nas pnie się w górę elektryczna kolej zębata. Coraz to z innej strony widzimy ją. Czasami niknie nam z oczu, za górą, czy też w tunelu i potem najniespodziewaniej wyskakuje zkądś koło drogi.

Przejeżdżamy przez miasteczko Bulle, stolicę okręgu Gruyère. Na dźwięk tej nazwy stają odrazu przed oczami ogromne kręgi tego znakomitego sera koloru kości słoniowej, pełnego łzawych, okrągłych wgłębień. Tu jest jego ojczyzna.

Mieszkańcy tutejsi posiłkują się specjalnem narzeczem „Gruèrien“, niepodobnem ani do francuskiego ani do niemieckiego.

W koło masy ogromnych krów, poważnie obnoszących zasoby mleka i smętnie zapatrzonych w przestrzeń.

Stąd do Jaunpass niecałe 30 kilometrów. Jesteśmy coraz wyżej, aż wreszcie z 1000 mtr. ponad poziomem morza, zaczyna się właściwy wjazd na przełęcz leżącą 1511 mtr. p. p. m.

Wjazd jest dość stromy, droga wązka, biegnąca po bardzo urwistem i przepaścistem zboczu góry. Chwilami nieprzyjemnie się robi, patrząc w dół z brzegu drogi. Naogół przełęcz dość łatwa. Zjazd natomiast jest dużo gwałtowniejszy i bardziej zawiły, przepaście, niepokryte lasami, większe jeszcze robią wrażenie.

Kiedyśmy zjechali na dół, zrobiło się już zupełnie ciemno.

Chciałem jednakże dotrzeć nad



U góry: Szosa wrzyna się w wieczny śnieg na przełęczy Grimsel. — Na prawo: Nad przepaścią. — U dołu: W śnieżnym korytarzu.





brzeg jeziora Thun, a pozatem jazda wśród olbrzymich gór w świetle latarń również ma swój urok.

Bardzo lubię jazdę nocną w górach. Świat cały zamyka się w olbrzymim snopie światła. Poza nim ciemności nieprzejrzane, jakby nicość. Człowiek czuje się oderwanym od świata, przeniesionym w jakiś kraj zaczarowany. Wokoło zupełna cisza, pustka. Silne, białe promienie latarni błądzą po zboczach gór, wyostrzają ich rysunek, podkreślają tak jaskrawo, każde załamanie, każdy krzaczek, każde drzewo. Wszystko wysrebrzone, błyszczące. W koło błądzą długie cienie, zmieniając swą formę, natężenie, ostrość konturów. Czasem snop światła wydłuży się, wyciągnie ginąc w przestrzeni, to znów, gwałtownie skurczy się, spłaszczy, zalewając białemi promieniami zbocze góry na zakręcie. Dalej znów w innem miejscu dociekliwe promienie, przedzierają się ponad parowem, przez rzadką zasłonę drzew i koronkowe krzewy, lekko zarysowując, półtonami, dalsze plany. Czasem na drodze, czy też wśród przybrzeżnych traw, błysną dwa jaskrawo-zielone światełka, okrągłe, przez chwilę nieruchome. To kot, na nocnem polowaniu, zaskoczony fantastyczną przerażającą jasnością. Gdzieś w dali, na tle czerni nocnej, zlekka zajaśniało. Kontur pagórka zarysował się nierówną linją, a z za niej zaczęło wyrastać, coraz wyżej, coraz silniej, niebieskawe światło. Na chwilę znikło. Naraz już bliżej ukazał się czarny profil zbocza góry, a z poza niej wypłynęło światło tajemnicze, coraz silniejsze, coraz bardziej wydłużone. Przeszło przez dolinę, dosięgło przeciwległego skosu gór, błądzi po niem, muska swemi srebrnemi promieniami krzewy i liście. Znów przepadło. Przez dłuższą chwilę nic nie widać. Błysnęło. Głęboko, w dole, pod nami przecięła ciemności, silna długa smuga świetlna. Władnym ruchem, opisała koło, wyciągnęła się wzdłuż i szybko popłynęła naprzód pod górę. Przecięta na chwilę jakąś gęstą kępą drzew, uderzyła wprost w zasłonę nocną, wyłuskała z niej fantastyczne drzewa, okalające drogę i szybko zaczęła znikać w czeluści leśnej, niby błyszcząca szpada w czarnej pochwie.

W końcu rozjaśnionego naszemi latarniami korytarza leśnego, o ścianach wysokich, tak wysokich że, zda się, giną gdzieś w niebie, silne światło rozdarło mroki, i zaraz uderzyło impertynencko w nasze oczy. Promienie czterech latarń, zwarły się wściekle, potoki wzmożonego światła rozlały się na wszystkie strony i w chwili największego natężenia — raptownie złagodniały, zżółkły, przygasły.

Dwa długie cienie samochodów cicho skrzyżowały się.

* * *

Nie bardzo orjentujemy się gdzie jesteśmy. Z lewej strony, tuż przy samej drodze wyrosła olbrzymia, prostopadła ściana. W świetle bocznych promieni latarń, błądzących po załamach i szczelinach, robi wrażenie, że jest żywa, że się skręca i wije.

— Zupełnie jakby się miała na nas przewrócić — słyszę głos żony.

To samo uczucie i ja odnoszę. Nie możemy się od niej odczepić. Na chwilę zszarzeje, oddali się i znów jest koło nas, tuż nad głowami.

Wjeżdżamy pomiędzy zabudowania. Na jednym z pierwszych domów widnieje oświetlony napis — hotel. Stajemy. Jest to wieś Wimmis, stąd do jeziora Thun zaledwie parę kilometrów. W hoteliku pokoje czyste, bielutkie, na oknach, podwiązane wstążeczkami, naiwnie upięte koronkowe firaneczki. Nocujemy.

* * *

Rano w „Frühstückssaal“ dla nas, jako gości dość egzotycznych, śniadanie przygotowane specjalnie starannie. Duży stół koło okna, nakryty nieskazitelnej czystości obrusem, zastawiony różnemi gatunkami serów, masłem i marmoladami. Kawa, czekolada i mleko dymią z białych dzbanków. Służąca w odświętnym stroju wita nas po nie-



Błękitna grota lodowa.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion“ Warszawa, Marszałkowska 96.



Lodowiec Rodanu i wjazd na przełęcz Furka.

miecku, coraz to ze specjalnym akcentem wtrącając: :

— Excusez!

Zrozumieliśmy, że to jedyne słowo francuskie ma służyć dowodem o jej wytwornych manierach. W doskonałych humorach ruszyliśmy w dalszą wędrówkę.

Po przejechaniu przez miłe miasteczko Spiez, posuwaliśmy się wzdłuż ślicznego jeziora Thun. Bardzo tu ładnie. Pełno ładniutkich willi, góry zalesione spływają ku jezioru.

Jedno mnie tylko martwi. Powietrze mgliste. Dalekie plany giną w mlecznej zasłonie. Co będzie z fotografjami? Przecież muszę utrwalić te cudowne widoki. Proszę się wczuć w moją sytuację. W głębi samochodu leżą bezczynnie dwa aparaty, czas ucieka, droga też i nie mogę ich użyć. Rozpacz! Co będzie, jeśli ta przeklęta mgła potrwa przez parę dni?

W nastroju ponurym wjeżdżam do Interlaken. Na placu jakiś jegomość zaprasza przechodniów, do olbrzymiej lupy, przez którą jakoby widać Jungfrau.

Zobaczmy przynajmniej przez lupę, jeśli niemożna już gołem okiem, co przy dobrej pogodzie ma zwykle miejsce.

Pomimo kręcenia długą rurą, pomimo upewnień szwajcara, nie widzę nic tylko to mleko i mleko. Potworna sytuacja.

W sklepie fotograficznym, pocieszają mnie, że tak źle właściwie nie jest i że bliższe objekty można fotografować.

Chciałem mu parę słów cieplejszych powiedzieć. To ja tu do Szwajcarji przyjechałem, żeby domy i kwiaty z paru metrów fotografować.

Na pociechę żona wykupuje pół sklepu z pamiątkami szwajcarskiemi, zjadamy obiad i jedziemy dalej.

* * *

Oboje mamy wrażenie, że mgła oddala się, znika. Ale nie mówimy ani słowa o tem. Nie można jej przestraszać. A może się wróci?

Mijamy jezioro Brienz, zostawiamy na lewo drogę do Lucerny, kierując się w stronę skupionych razem trzech przełęczy Grimsel, Furka i St. Gothard.

Za Meiringen wielka tablica informuje nas, że o parę kilometrów stąd jest do obejrzenia „Aareschlucht".

Jedziemy. Przed restauracją szereg samochodów i autobusów. Płacimy po franku od osoby i jedziemy wzdłuż spienionych wód Aaru.

Po chwili weszliśmy w wązki, pokręcony korytarz skalny, o ścianach, chwilami dochodzących do 160 mtr. wysokości. U dołu kotłuje się wściekle nurt rzeki. W zawrotnych wirach, szarpie on cisnące go z boków szare, nagie skały, wpada pod nie, to znów z hukiem wydostaje się na wierzch, żłobi w nich wnęki, niby wielkie muszle.

Wszzstkie zdjęcia p. dyr. Janusza Rerulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

Stoimy na galerji, wiszącej u brzegu skały, tuż nad wodą, wpatrzeni w te szalone zmagania się żywiołu. Niczem dziki zwierz, ujęty w sieci.

Szyja skalna, ciągnie się na przestrzeni 1½ kilometra, zmieniając coraz to swój wygląd. W wyrwach olbrzymich, na szczytach skał wapiennych i na ich bokach widnieją bloki granitów, pozostawione przez lodowiec, który kiedyś, w okresie dyluwjalnym, tkwił w tej czeluści.



Dolina Rodanu od strony lodowca. W głębi serpentyny Grimsla i Furki.

Zwały lodowca Rodanu.

„Nie niszczcie lodowców".

* * *

Wracamy na główną drogę. Tu zaczyna się rejon wysokogórski, co stwierdza żółta tablica. Przypomina ona rzecz, dla automobilisty, bardzo niemiłą, a mianowicie że odtąd należy wielkim żółtym autobusom pocztowym ustępować drogę od góry, niezależnie czy to z prawej czy lewej strony, a samemu trzeba się lokować ciasno z zewnętrznej strony, często nad przepaścią. Jeżeliby okazało się, że miejsce jest zbyt wązkie, to należy, na żądanie kierowcy autobusów, cofać się, choćby pod górę, aż do rozszerzenia drogi. To już wymaga chwilami nietylko zimnej krwi, ale i większej umiejętności kierowania.

Ledwie przeczytaliśmy ostrzeżenie na żółtej tablicy, rozległa się melodyjna, kilkotonowa trąbka. Tak mile brzmi, a tyle przykrości sprawia.

Ledwie zdążyłem zjechać na lewą stronę, z za góry wyłonił się olbrzymi autobus, szczelnie wypełniony, sterczącemi weń figurami turystów.

— Żółciel jedzie! — krzyknęliśmy prawie razem.

Odtąd — żółciel — w naszym słowniku górskim, stanowiło najbardziej obraźliwe słowo, rzecz godną największej pogardy.

Wyskoczyłem z maszyny i dzięki sprawności mego Leitza, zdążyłem tę chwilę utrwalić na kliszy.

Mili czytelnicy, wykrzywcie się na reprodukowanego obok żółciela, wraz z nami.

* * *

Pniemy się pod górę, coraz więcej zakrętów na wązkiej drodze. Widoki cudowne, w dole, na dnie kotliny, wije się burzliwie Aar.

Jesteśmy już dość wysoko. Na jakimś zakręcie drogi przylepionej do skały stoją samochody, ludzie patrzą w dół. O uszy nasze obija się jakiś potężny szum.

Wychodzimy spoglądamy poza barjerę kamienną. Oniemieliśmy.

Z koryta skalnego, wypada, jakby pod ciśnieniem wyrzucona, spieniona, masa wody. Wali się z hukiem na dół, wściekle bijąc w występy skał, skotłowana, siejąca wkoło miljardy bryzgów wodnych.

Nad nią, w unoszącym się, niczem mgła, pyle wodnym, zakreśliła łuk przepiękna tęcza.

Trudno od tego wspaniałego widoku, oderwać wzrok. Jakże wiernie i prosto odtwarza go Słowacki w swej „Szwajcarji":

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

„W szwajcarskich górach jest jedna
kaskada!
„Gdzie Aar wody błękitnemi spada,
„Pozwól tam spojrzeć zawróconej
głowie. —
„Widzisz tę tęczę na burzy w parowie?

Dziś na zimno, w tym prześlicznym wierszu, widzę tylko jedną nieścisłość, o którą zresztą nie mam pretensji do naszego wieszcza.

Wody Aaru nie są błękitne, lecz szaro-brudne.

* * *

Wznieniesienie coraz bardziej przykre. W górze, wysoko, jakby na szczycie widzimy białe budynki, zapory kamienne, wznoszonej tu potężnej elektrowni mającej rozporządzać aż 230.000 koni.

Patrzymy pod niebo, stwierdzając jakże to jeszcze wysoko i daleko do szczytu.

Nasz dzielny ADR, swemi 120 końmi, prze swobodnie pod górę. Przeszkadzają mu samochody idące przed nim. Korzystając z rozszerzenia drogi, coraz to któregoś mijamy.

Słońce praży, a że jedziemy wolno, upał mocno dokucza.

Mijamy elektrownię, która wydawała się nam na szczycie i konstatujemy, że do przełęczy jest jeszcze daleko.

Otoczenie staje się coraz bardziej dzikie. Drzewa już znikły, wkoło nagie skały, mchem zazielenione.

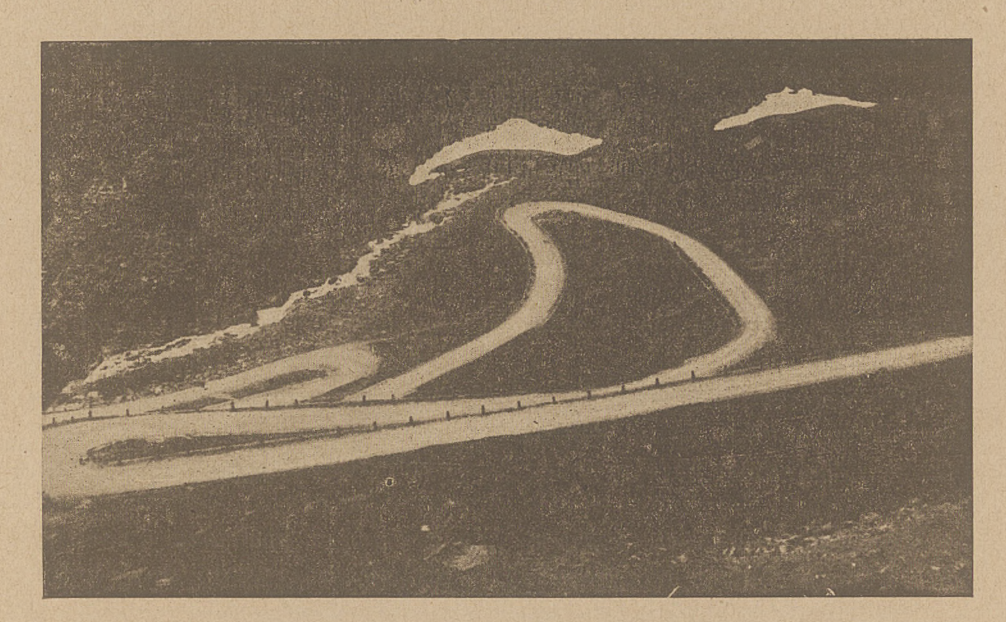
Wreszcie docieramy na szczyt. Jesteśmy na wysokości 2182 mtr. n. m. Spoglądam z zachwytem, no i dumą, w dolinę Aaru.

Gdzieś głęboko, jakby na jej dnie, widzimy białą elektrownię co tak niedawno wydawała się nam na czubku góry.

Na przełęczy Grimsel licha kawiarenka. Obok niewielkie czarne jeziorko. Dalej rozpościera się olbrzymia plama śnieżna. Zakryła, warstwą parometrowej grubości, szosę. Przed miesiącem szosę oczysz-



Na szczycie dzikiego St. Gotbardu.



Fantastyczne serpentyny St. Gotbardu.



Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

czono ze śniegu, przebijając głęboki korytarz śnieżny, urągający gorącym promieniom lipcowym.

* * *

Po krótkim odpoczynku i nasyceniu oczu widokami potężnych bloków granitu o wielobarwnych, pastelowych tonach, opuszczamy Grimsel.

Zjeżdżamy dość szybko bajeczną, stromą, serpentyną. Chwilami spadek jest tak duży, że hamulce nie wystarczają, trzeba im dobrze pomagać motorem... Większość zakrętów już rozszerzona, ale pomimo to, na niektórych, trudno mi się zmieścić z maszyną.

Droga przeważnie dobudowana do zbocza góry. Wtedy prostopadła ściana robi zawrotne wrażenie. Ciekawsze fragmenty fotografujemy.

W jednym z takich momentów przeżyliśmy cięższe chwile, dzięki naturalnie żółcielowi.

Żona zatrzymała się na szosie ażeby sfotografować stromy zjazd obok przepaści. Fotografję tę załączam.

Kiedym się znalazł właśnie na największym spadku słyszę sygnał trąbkowy. Zjeżdżam na sam brzeg wąziutkiej drogi, dotykając prawie skrzydłami do słupków kamiennych. Rzucam okiem w przepaść Ściany prostopadłej nie widzę, mam wrażenie, że na jakiejś platformie zawisłem w powietrzu, nad bezdenną przepaścią. Autobus nadjechał i stanął. Nie może przejechać obok, daje mi sygnał, ażebym się cofnął.

To już znacznie gorzej. Uwaga i zimna krew, zbyt gwałtowny ruch maszyną i... dramat gotowy.

Zadanie nie łatwe. Spadek tak duży, że sam nożny hamulec nie utrzymuje maszyny, trzeba pomagać ręcznym. Za mało nóg i rąk, bo pozatem równocześnie trzeba operować i gazem i sprzęgłem. Ponieważ jadę po łuku, muszę patrzeć i na przednie i na tylnie skrzydło, starając się naturalnie wzrokiem omijać przepaść. Te kilkadziesiąt metrów, żółwiego cofania się, zdawało się trwają całe wieki.

Wreszcie znalazłem się znów na wirażu. Stanąłem, odetchnąłem, ocierając zlane potem czoło.

Żółciel powoli przejechał.

* * *

Jesteśmy w dolinie Rodanu. Widok niezapomniany. Z lewej strony dopiero co przejechana serpentyna przełęczy Grimsel. Przed nami, ostrymi zygzakami, rysuje się droga wiodąca na przełęcz Furka. Nieco z boku, z pomiędzy dwuch gór spada od szczytu do dna kotliny potworna, poszarpana masa śniegu. To wspaniały lodowiec Rodanu. Od stóp jego wypływa jakby ukradkiem, wązkiemi pasemkami, Rodan.

Przedostajemy się na drugą stronę doliny, i przeciwległym zboczem jedziemy na Furkę.

Wjazd ten krócej trwa, ale jest znacznie trudniejszy niż na Grimsel. Szosa tak wąska, skręty tak ostre, że na niektórych nie mogę odrazu wykręcić i muszę się cofać i znów dokręcać.

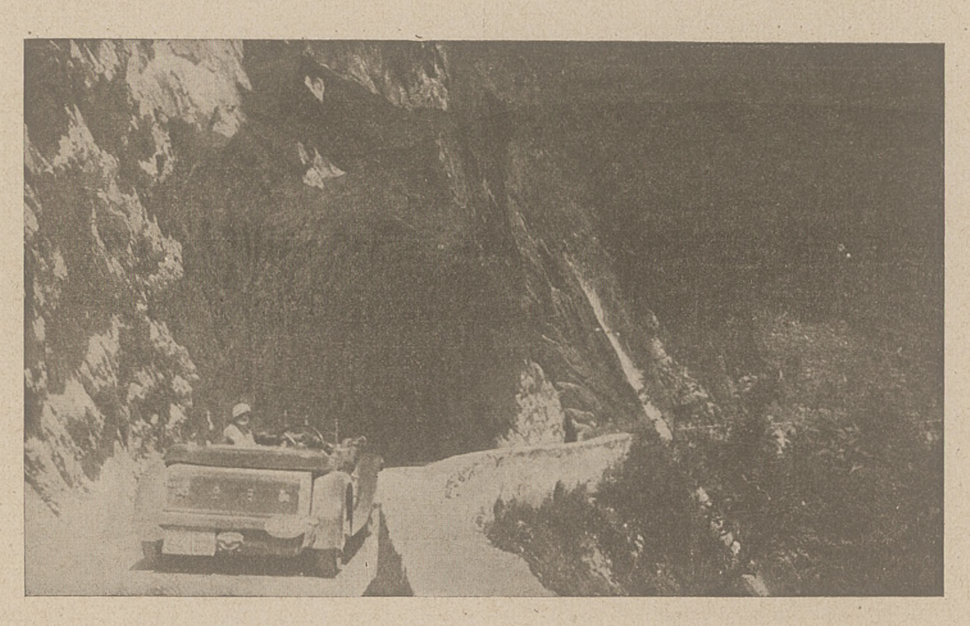
Bez przygód docieramy do hotelu Belweder. Tuż obok spływa z góry ku dolinie olbrzymia masa śnieżna lodowca.

Z takiego miejsca jest niemożliwe odrazu odjechać. Będziemy tu nocować. Zwiedzamy błękitną grotę wykutą w lodowcu, fotografujemy, z trudem odrywamy się od wspaniałego widoku, leżącej u stóp naszych doliny Rodanu.

I znów sięgam do skarbca poezji — „Szwajcarji" Słowackiego.

„I szliśmy razem u stóp tej lawiny,
„Gdzie śnieg przybiega aż do stóp człowieka
„Spłaszczona pletwą — jak delfin olbrzymi
„Para mu z nozdrza srebrzystego dymi,
„A Rodan z paszczy błękitnej ucieka.

(Dok. nast.)



U stóp St. Golbardu w ślicznej dolinie Ficino.

Wszystkie zdjęcia p. dyr. Janusza Regulskiego wykonane są aparatami nabytemi w firmie „Flammarion" Warszawa, Marszałkowska 96.

Dostosowanie naszych dróg do nowoczesnych wymagań ruchu

Rozwój ekonomiczny każdego kraju, a zwłaszcza kraju posiadającego, jak nasz, charakter wybitnie rolniczy jest w wielkiej mierze uzależniony od istnienia dogodnych komunikacji, rozgałęzionych w takim stopniu, aby uczynić je bezpośrednio dostępnemi dla poszczególnych, nawet drobnych producentów i odbiorców.

Ani koleje żelazne, ani tembardziej drogi wodne nie mogą w zwykłych warunkach pod względem gęstości sieci dorównać drogom kołowym. Przytem użytkowanie kolei, lub dróg wodnych przez szeroki ogół prawie nigdy nie może odbywać się bezpośrednio bez przeładunku.

Rozwój kolei żelaznych czasowo pozbawił drogi kołowe ich znaczenia, jako arterji tranzytowych, natomiast przyczynił się do zwiększenia ruchu na drogach miejscowych dookoła poszczególnych ośrodków. Rozwój ruchu samochodowego nietylko przywraca stopniowo drogom poprzednie znaczenie tranzytowe, ale jednocześnie w dalszym ciągu wraz z kolejami powoduje coraz większy ruch na drogach lokalnych.

Na ostatnim kongresie drogowym, który odbył się w pierwszych dniach września w Poznaniu specjalny niezwykle ciekawy referat wygłoszony przez inż. Okęckiego, poświęcono zagadnieniu „dobrych dróg" które staje się obecnie jednem z najbardziej aktualnych we wszystkich cywilizowanych krajach i wysuwa się na naczelne miejsce z pośród innych zagadnień gospodarczych. Zagadnienie takie stało się szczególniej trudne do rozwiązania w tych krajach, gdzie istniejąca sieć drogowa, chociażby najbardziej rozgałęziona, pozostawała dotychczas w stanie pierwotnym.

Według przyjętych określeń za dobrą trwałą drogę uważano taką, która posiadała sztucznie zbudowaną twardą nawierzchnię, a więc różnego rodzaju bruki, oraz zwykłe szosy, które są najbardziej rozpowszechnionym typem nawierzchni ulepszonych dróg pozamiejskich.

Tymczasem obecnie, w związku z rozwojem ruchu mechanicznego, stało się widoczne, że przy pewnej intensywności ruchu tego, zwykłe szosy, jakkolwiek posiadają twardą nawierzchnię, nie mogą być nadal uważane za nawierzchnie trwałe, gdyż posiadają takie zasadnicze cechy, wynikające z budowy z rozdrobnionych, a niedostatecznie zlepionych potem materjałów kamiennych, które uniemożliwiają gospodarczo racjonalne utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie.

Z drugiej jednak strony praktyka ostatnich lat wykazała, iż zwyczajne drogi gruntowe, nieposiadające sztucznie urządzonej twardej nawierzchni, w wielu wypadkach przy należytem utrzymaniu i odpowiedniej glebie, zupełnie dobrze nadają się do ruchu nietylko konnego, lecz i mechanicznego o znacznej intensywności i że drogi takie w zupełnem uzasadnieniu mogą być w pewnych okolicznościach zaliczone do dróg dobrych.

Przebudowa wszystkich dróg gruntowych na szosy przestaje być głównem dążeniem celowej gospodarki drogowej. W niektórych wypadkach przebudowa taka byłaby zupełnie niewystarczającym sposobem dla radykalnego ulepszenia drogi — w innym — może zupełnie zbędnym.

Dla usprawiedliwienia powyższego poglądu może do pewnego stopnia posłużyć przykład postępowej gospodarki drogowej w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, co do której ustaliła się już powszechna opinja, że drogi są tam naprawdę dobre.

A jednak poza ulicami miejskiemi i podmiejskiemi, które stanowią w Stanach Zjednoczonych bardzo rozgałęzioną sieć dróg posiadających nowoczesne nawierzchnie i poza nielicznemi głównemi arterjami tranzytowemi, które są doprowadzone do doskonałego stanu — większość pozostałych dróg znajduje się dotychczas, sądząc ze statystyki drogowej i opisów, w stanie zupełnie prymitywnym.

W procentowem oświetleniu nasze warunki drogowe jakgdyby znajdowały się nawet w wiele korzystniejszej sytuacji, niż w Stanach Zjednoczonych. Z ogólnej ilości wszystkich dróg publicznych posiadamy powyżej 16% dróg o twardej nawierzchni (Stany Zjednoczone tylko 5%). Nie posiadamy natomiast ani jednej dłuższej arterji międzymiastowej dostosowanej na całej swej długości do wymagań nowoczesnego ruchu mechanicznego i ani na jednej z naszych arterji drogowych nie utrzymujemy nieprzerwanego ruchu w ciągu całego roku.

Stąd płyną uzasadnione i przykre narzekania na nasze drogi wogóle, chociaż przeciętny stan naszych dróg o twardej nawierzchni na takie narzekania nie zasługuje.

Programowa działalność naszych władz drogowych obejmuje przebudowę nawierzchni dróg państwowych w miejscach, gdzie potrzeby ruchu tego najniezbędniej wymagają i w ostatnich latach dużo takich robót zostało wykonanych. Stosuje się przytem najrozmaitsze sposoby ulepszania dróg, a dla uzyskania nowych źródeł materjałów drogowych rząd uruchomił już duży kamieniołom bazaltowy w Janowej Dolinie na Wołyniu i wybudował wielką klinkiernię w Izbicy. Nadto prowadzone są badania wytrzymałości materjałów drogowych, badania lepiszcz i t. d.

Świadczy to wszystko o rozległej działalności, a jed-

nak ogólny efekt prac nad ulepszeniem nawierzchni jest nikły właśnie dlatego, że działalność została z musu rozproszona w ramach kredytów na wielkiej ilości krótkich odcinków na całej sieci dróg państwowych. Potrzebą chwili zaś jest stworzenie w naszym kraju arterji tranzytowych, która spowodowana jest nietylko rozwijającym się u nas ruchem samochodowym, lecz również geograficznem położeniem Polski. Mapa Polski nie może być przecież pustą plamą na mapie samochodowej Europy Zachodniej.

Należy liczyć się z tem, że komunikacja samochodowa staje się już prawie takim samym środkiem komunikacji osobowej na odległość, jak koleje. A przecież najlepsza sieć kolei podmiejskich nie rozwiązałaby zagadnień komunikacyjnych, gdyby nie było tranzytowych linji kolejowych międzypaństwowych. Brak dotychczas chociażby jednej arterji tranzytowej drogowej na wielkiem terytorjum Polski utrudnia rozwój i prawie zupełnie utrąca turystykę samochodową — jedno z obfitszych źródeł dochodu dla państwa.

Zagadnienie zbudowania wielkich arterji tranzytowych w Polsce sprowadza się zatem do trzech zadań:

1) wybrania kierunku jednej, czy dwóch arterji, czyli ustalenia sieci dróg I rzędu. Prawdopodobnie byłaby to jedna z istniejących dróg państwowych, nie przesądzam jednak możliwości, że mogłaby to być częściowo i inna droga publiczna:

2) dostosowania powierzchni tej arterji na całej długości do istniejącego na niej ruchu mechanicznego w sposób odpowiadający wymaganiom nowoczesnej techniki drogowej.

3) zapewnienia ciągłości ruchu na tej arterji w ciągu całego roku bez przerw zimowych.

Gdyby przyjąć jako punkt zaczepienia, że długość takich dróg I rzędu wynosić winna około 10% wszystkich naszych dróg (czyli t. zw. dróg państwowych) to otrzymamy około 1400 klm. dróg, które powinny być w pierwszym rzędzie należycie ulepszone.

Co do racjonalnego ulepszenia nawierzchni tych dróg, to należy przypuszczać, że najracjonalniej byłoby zastosować smołowanie, względnie bitumowanie, z wyjątkiem odcinków pod większemi miastami, gdzie taka nawierzchnia mogłaby okazać się zbyt słaba.

Co do utrzymania ciągłości ruchu chociażby tylko na drogach tranzytowych, to jest on konieczny, a szczególnie w okresie wielkich opadów śnieżnych. Jedyną możliwością nieprzerywania wówczas na dłuższe nawet okresy ruchu na drogach jest systematyczne oczyszczanie dróg ze śniegu za pomocą specjalnych pługów śniegowych, nakładanych na zwykłe samochody (jeden na 50 — 60 klm. drogi).

W rezultacie kongres drogowy uchwalił poddanie szerszej dyskusji przez sfery zainteresowane sprawy doprowadzenia niektórych naszych głównych arterji tranzytowych do stanu odpowiadającego wymaganiom ruchu mechanicznego, dostosowując je do tego ruchu na całej długości, oraz włączenia w ogólnoeuropejską sieć głównych arterji samochodowych.

Po ustaleniu, która z głównych dróg zostanie uznaną za arterję tranzytową zostanie ona wydzieloną specjalnie z kategorji i poddana specjalnej opiece.

Pozostaje zatem tylko kwestją otwartą, która z dróg naszych nadawałaby się najlepiej na tranzytową, która by stać się mogła łącznikiem między nami a Zachodem i zrobiła z Polski kraj tranzytowy pod względem turystyki samochodowej, którym już jest ze względu na swoje położenie geograficzne. Dobrze by było, aby w tej sprawie zechcieli zabrać głos przedstawiciele sfer automobilowych, jako ci dla których ruch samochodowy międzynarodowy ma największe znaczenie, oraz jako ci, którzy dziś najlepiej orjentują się w stosunkach ruchu automobilowego. Miałabym tu na myśli w pierwszej linji członków klubów automobilowych w Polsce, oraz Czytelników „Auta".

Marja Szachówna.

Zdumiewająca uchwała

W chwili obecnej ważą się losy komunikacji autobusowej w Polsce. Ministerstwo Robót Publicznych opracowało projekt reglamentacji komunikacji autobusowej na zasadzie koncesji, który to projekt, po wysłuchaniu opinji sfer zainteresowanych ma być wniesiony do Sejmu, aby w formie ustawy wprowadzić nareszcie porządek do zabagnionych stosunków w komunikacji autobusowej. Kilka razy już na łamach „Auta" wyrażaliśmy przekonanie, iż tylko system koncesjonowania, może uzdrowić te stosunki. To co się obecnie w tej dziedzinie dzieje urąga wprost pojęciu kraju cywilizowanego, jest skandalem i hańbą, i dyskredytować nas musi w oczach turystów zagranicznych, w chwili, gdy Rząd nasz zainicjował szeroką akcję rozbudzenia ruchu turystycznego, obliczonego na cudzoziemców. Wyliczając bolączki ruchu autobusowego w Polsce, zastanawialiśmy się w poprzednich artykułach nad środkami uzdrowienia tych stosunków i dochodziliśmy zawsze do przekonania, iż wolna konkurencja nie może w tej dziedzinie mieć bezwzględnie miejsca, ze względu na niski stan kulturalny i moralny większości przedsiębiorców przewozowych w Polsce. Wydaje się zupełnie jasnem i logicznem, iż tam, gdzie wskutek niesumienności i niedbalstwa nieodpowiedzialnych osobników dużo osób może być narażonych na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia, nie wydaje się

pierwszemu lepszemu z brzega petentowi pozwolenia na wykonywanie takiego odpowiedzialnego procederu, i że z pośród kandydatów do eksploatowania linji przewozowych należy wybierać jedynie tego lub tych, którzy dają bezwzględną rękojmię solidności i odpowiedzialności materjalnej. Zasada ta uznana i przyjęta w wielu innych zawodach, gdzie wskutek niezachowania pewnych ostrożności może grozić niebezpieczeństwo osobom postronnym (a nawet tylko pracownikom danego przedsiębiorstwa), stosowana również w innych rodzajach komunikacji (w lotnictwie, kolejnictwie i t. d.), nie została rozciągniętą na komunikację autobusową i w rezultacie mamy już setki trupów i pokaleczonych, pomimo, iż ten rodzaj komunikacji począł się na dobre rozwijać dopiero od lat trzech. Co pod tym względem znaczy solidność przedsiębiorcy, tego najlepszym dowodem mogą być autobusy warszawskie, które pomimo nadzwyczaj trudnych i niebezpiecznych warunków ruchu ulicznego w przeludnionej i zbyt ciasnej stolicy, nie spowodowały jeszcze ani jednego wypadku.

I oto, gdy dziesiątki zabitych niewinnych ofiar systemu wolnej konkurencji, konkurencji, która przybrała formy dzikiej, nieprzebierającej w środkach, barbarzyńskiej walki, wołają o rewizję niebezpiecznego i nierozsądnego systemu, znalazła się wielka i poważna organizacja, która stanęła w jego obronie. Wierzyć się nie chce, iż Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie, której Ministerstwo Robót Publicznych przesłało do zaopinjowania swój projekt koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, mogła zająć stanowisko negatywne. I w imię czego? Warszawska Izba Przemysłowo-Handlowa motywuje swoje stanowisko tem, że koncesjonowanie linji autobusowych jest dążeniem do zetatyzowania komunikacji autobusowej w Polsce (?) i że wyłączenie wolnej konkurencji zahamuje dalszy rozwój pięknie rozwijającego się, ruchu autobusowego w Polsce. Takie zdanie w ustach elity przemysłowców i kupców musi wywołać wprost zdumienie. Co mają koncesje wspólnego z etatyzmem? Czyż kolejki dojazdowe, tramwaje podmiejskie i t. p. przedsiębiorstwa przestają być przedsiębiorstwami prywatnemi, pomimo, iż na ich uruchomienie należy uzyskać koncesję od Rządu? I któżby mógł twierdzić, że koleje prywatne nie mogą się rozwijać, dlatego, że w tym dziale konkurencja jest ograniczona? Właśnie to ograniczenie konkurencji daje możność przedsiębiorstwom komunikacyjnym rozwijania się i doskonalenia, gdyż gwarantuje im ono normalne zyski, bez których żadne przedsiębiorstwo nie jest w stanie się doskonalić. A jeżeli chodzi o taki jak dotąd rozwój komunikacji autobusowej, to zaiste lepiej by się ona dalej nie rozwijała! Izba Przemysłowo-Handlowa wyraziła zdanie, iż nieporządkom na linjach autobusowych zapobiec winien wzmocniony nadzór policji. W tem, jak wogóle w całem powyższem rozumowaniu, okazuje się, iż w obradach nad projektem Ministerstwa Robót Publicznych przyjmowali udział może tędzy przemysłowcy i kupcy, ale w każdym razie nie osoby obznajmione z automobilizmem. W przedsiębiorstwach autobusowych bowiem nie można oddzielić strony czysto komercyjnej od strony automobilowej. Jedna od drugiej jest tu w ścisłej zależności i przewaga jednej nad drugą prowadzić musi do bankructwa przedsiębiorstwa, albo do katastrof. Żaden nadzór policyjny nic tu nie pomoże, gdyż tam, gdzie się ma do czynienia przeważnie z ludźmi bez skrupułów, w takiej alternatywie zawsze wybiorą oni to drugie wyjście. Przy wolnej dzisiejszej konkurencji, gdy wszystkie linje eksploatuje nadmiar przedsiębiorców, ceny przejazdów spadły niejednokrotnie poniżej rzeczywistych kosztów przewozu pasażerów. Chcąc uniknąć bankructwa nie pozostaje przedsiębiorcom nic innego, jak tylko obchodzenie wszelkiemi środkami przepisów policyjnych, które mają na względzie bezpieczeństwo pasażerów, a więc ograniczeń tak co do ładowności autobusów, jak i co do technicznego ich stanu. Iluzją jest przypuszczać, iż nadzór policyjny może wykroczenia te usunąć. Tam gdzie istniejący system z reguły stwarza podobne alternatywy, zainteresowani zawsze znajdą sposoby obejścia istniejących przepisów i jedyna droga do usunięcia tego zła — to wprowadzenie takiego systemu, któryby nie stwarzał koniecznie dla przedsiębiorców podobnych alternatyw. Jest to zupełnie jasne.

System koncesji daje możność powołanym Władzom stawiania koncesjonarjuszom takich warunków, któreby zapewniły coraz wyższy rozwój, ale nietylko jak dotąd ilościowy, lecz i jakościowy komunikacji autobusowej. Pozatem pozwala on na roztoczenie prawdziwie skutecznej kontroli policyjnej nad przedsiębiorstwami, a jednocześnie daje też możność Rządowi dopingowania przedsiębiorstw w kierunku ulepszeń przez stwarzanie w miarę potrzeby rozsądnej konkurencji. Wszak koncesja to jeszcze nie monopol i wcale nie jest powiedziane, że przy systemie koncesji konkurencja będzie zupełnie wyłączoną. Wyłączoną będzie jedynie dzika i niebezpieczna konkurencja nieodpowiedzialnych przedsiębiorców bez skrupułów. Koncesje to właśnie roztoczenie kontroli rządowej nad procederem, który niewłaściwie wykonywany przedstawia niebezpieczeństwo publiczne. Że przed taką kontrolą bronią się liczne rzesze niesumiennych przedsiębiorców autobusowych, to jest zupełnie zrozumiałe, niezrozumiałem jest natomiast, że tak poważna organizacja, jak Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie mogła swoim autorytetem poprzeć tą opozycję. Mamy nadzieję, że Ministerstwo Robót Publicznych rozważy wszelkie „za” i „przeciw” w tej sprawie.

Mn.



Próbna jazda Non-Stop Chryslerem „65“ na torze „Avus“ w Berlinie

25 września 1929 r. o 5-tej popołudniu rozpoczęła się próba wytrzymałości, bez zatrzymania motoru, samochodem Chrysler „65“ Sedan 2-drzwiowy. Próba odbywa się staraniem Chrysler Company w Berlinie, a samochód pochodzi z berlińskiej montowni tej firmy. Samochód ten był wybrany przypadkowo z pomiędzy samochodów używanych i wykazywał 7.000 klm. na liczniku. Należy zauważyć, że nie startowano dwu lub trzech wozów, aby później wybrać z pomiędzy nich ten, który wykaże najlepsze rezultaty, lecz wypuszczono jeden jedyny samochód, co świadczy o zaufaniu, jakie firma posiada do swej produkcji.

Chrysler nie buduje samochodów wyścigowych lub specjalnych, to też próba nie ma na celu ustanawiania jakichś oficjalnych rekordów, chodzi tylko o udowodnienie publiczności kupującej samochody, jak wytrwałym i pewnym w użyciu jest Chrysler.

Próba wytrzymałości daje równocześnie możność przeprowadzenia dokładnej obserwacji zużycia benzyny, oliwy i pneumatyków. W ten sposób statystyka przeprowadzona będzie również bardzo ciekawą charakterystyką samochodu pod względem kosztów eksploatacji.

Do 4-go listopada r. b. godz. 17-a samochód znajdował się 40 dni i 40 nocy w ruchu bez zatrzymania motoru i przebiegł 50.000 klm. z szybkością przeciętną 50,01 klm./godz. łącznie z napełnianiem benzyny i zmianą oliwy. Szybkość przeciętna z wyłączeniem postojów wynosi 53,6 klm./g. Przestrzeń przejechana w tym czasie wynosi tyle, ile przebywa normalnie samochód używany dla celów osobistych w przeciągu 3 lat oraz równa się 1,2 obwodu kuli ziemskiej.

Zużycie benzyny wynosi 13,3 litra na 100 klm. Ciekawem jest, że zużycie benzyny w miarę przebywanej przestrzeni zmniejsza się.

Po przebyciu 50.000 klm., motor funkcjonuje nadal bez najmniejszego zarzutu i próbna jazda trwa nadal, dopóki z powodu jakiegokolwiek defektu motor nie zatrzyma się.

Należy podziwiać precyzyjne wykonanie seryjnego Chrysler'a, który bez przerwy i bez żadnego specjalnego dozoru, wystawiony na wszelkie działania atmosferyczne, przez tak długi czas funkcjonuje bez zarzutu.

Chrysler postawił sobie za zadanie budowę seryjnych samochodów z największą precyzją i ta próbna jazda jest jednym z licznych dowodów, że potrafił dopiąć celu.

Próba odbywa się pod kontrolą rzeczoznawców, którzy stale dozorują wydajność samochodu we wszystkich fazach tej próby.

Sześciu kierowców zmienia się przy kierownicy co trzy godziny.

Najdłuższa notowana dotychczas jazda non-stop wynosiła 30.000 mil ang., t. j. 48.000 klm. Podczas tej jazdy osiągnięto szybkość przeciętną większą niż podczas teraźniejszej próby Chrysler'a. Celem próbnej jazdy Chrysler'a jest wykazanie jak długo może znajdować się w ruchu samochód, używany w normalnych warunkach, przy zwykłej szybkości drogowej i bez żadnej naprawy. Niewątpliwie próba ta, jeśli chodzi o ilość przebytych kilometrów pobije wszelkie dotychczasowe rekordy.

Samochód znajduje się nadal w ruchu i przebył już z górą 70.000 klm.

Nad całym przebiegiem próby czuwa Komisja rzeczoznawców w składzie: Tajny Radca dr. Valentin, min. bar. v. Brandenstein, inż. E. Friedlaender i notarjusz dr. Geme.

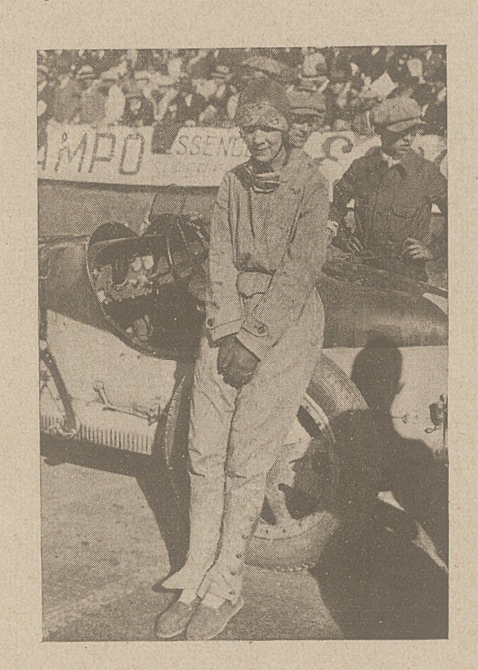
Sport w ubiegłym miesiącu

Zawody zagraniczne.

Gdy w Europie chłody i słoty jesienne zamknęły już definitywnie tegoroczny sezon wielkich imprez automobilowych, darzona ciągle uśmiechem słońca północna Afryka pozwolić sobie mogła jeszcze w listopadzie na urządzenie wspaniałych zawodów szybkości. Odbyły się one w dniach 16 i 17 ub. m. w Tunisie, na obwodzie szosowym w pobliżu Bardo. Pierwszy dzień zawodów poświęcono na wyścig samochodów sportowych, podczas gdy w drugim dniu odbył się bieg maszyn specjalnych o Grand-Prix Tunisu.

Zawody obudziły bardzo poważne zainteresowanie wśród automobilistów francuskich i włoskich. Konkurencja w obu wyścigach była dosyć liczna, to też imprezę afrykańską zaliczyć trzeba do najpiękniejszych wydarzeń tegorocznego sezonu sportowego, zwłaszcza, że osiągnięte rezultaty stoją również na bardzo wysokim poziomie.

W wyścigu samochodów sportowych, rozegranym na przestrzeni 321 klm. w 40 okrążeniach toru, startowało 13 samochodów. Zwycięstwo przypadło w udziale kobiecie, pannie Elern, która na dwulitrowym samochodzie Bugatti przebyła wyznaczoną przestrzeń w czasie 2 g. 57 m. 14 s., rozwijając dobrą szybkość przeciętną 109 klm./g. Drugim był Bellinzioni na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo



Panna Elern, triumfatorka wyścigu samochodów sportowych na zawodach w Tunisie.

w czasie 3 g. 02 m. 44 s., a trzecim Boucly na samochodzie Salmson 1100 ccm. w czasie 3 g. 12 m. 43 s.

Znacznie wspanialej wypadły zawody o Grand Prix Tunisu dla samochodów wyścigowych, gdzie startowało 22 współzawodników, między którymi nie brakowało takich asów, jak Borzacchini, Lehoux, Brilli Peri, Varzi, Maserati i in. Dystans wyścigu był taki sam, to znaczy wynosił 321 klm.

Ze względu na bardzo wyrównaną klasę współzawodników, przez cały czas wyścigu walka była niesłychanie zacięta i samochody większą część dystansu przeszły jeden tuż za drugim, w odstępach kilkosekundowych. O ostatecznym rezultacie wyścigu zadecydowały głównie zatrzymania poszczególnych konkurentów dla nabrania benzyny lub też dla dokonania napraw. Zwyciężył ten kierowca, który ani razu się nie zatrzymywał, a mianowicie Brilli Peri, przybywając do celu na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo w czasie 2 g. 23 m. 29 s. z doskonałą szybkością przeciętną 134,4 klm./g. Na drugiem miejscu, z różnicą zaledwie 22 sekund, skończył wyścig Lehoux na samochodzie Bugatti, podczas gdy trzecim był Dreyfus, a czwartym Etancelin, obaj również na samochodach Bugatti. W kategorji półtoralitrowej pierwsze miejsce zajął Bondelli na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 37 m. 27 s., z szybkością średnią 122 klm./g., a drugim z różnicą 10 sekund był Maserati na wozie własnej konstrukcji. Wreszcie w kategorji 1100 ccm. wygrał Scaron na samo-

OFICJALNA LISTA ŚWIATOWYCH REKORDÓW SZYBKOŚCI

do dnia 1 października 1929.

Dystans lub czas	Start	KIEROWCA	MARKA SAMOCHODU	WYNIK	Średnia szybkość km/godz.	Średnia szybkość mil/godz.	MIEJSCE	DATA
1 Km.	z rozbiegu	Major Sir Henry Segrave	IRVING-NAPIER-LEON-SPECIAL	9" 665	372.478	231.44	Daytona Beach. U. S. A.	11/ 3/29
1 Mila	„	„	IRVING-NAPIER-LEON-SPECIAL	15" 56	372.340	231.362	„	„
5 Km.	„	Capt. Malcolm Campbell	NAPIER-ARROL-ASTER	51" 77	347.691	216.04	Verneuk-Pan	26/ 4/29
5 Mil	„	„	NAPIER-ARROL-ASTER	1' 25" 11	340.359	211.49	„	„
10 Km.	„	M. Eldridge	MILLER	2' 39" 45	225 776	140.29	Montlhéry	19/10/26
10 Mil	„	Léon Duray	PACKARD-CABLE-SPÉCIAL	4' 26" 01	217.791	135.33	„	10/ 8/29
1 Km.	z miejsca	J.-G.-P. Thomas	THOMAS-SPÉCIAL	25" 74	139.860	86.90	Brooklands	26/ 5/26
1 Mila	„	Kaye Don	SUNBEAM	35" 72	162.173	100.77	„	1/ 7/29
50 Km.	„	M. Eldridge	MILLER	14' 12" 74	211.084	131.16	Montlhéry	22/10/26
50 Mil	„	Breton	PANHARD-LEVASSOR	23' 08" 26	208.667	129.66	„	27/ 9/26
100 Km.	„	Marchand	VOISIN	29' 13" 08	205.352	127.60	„	13/ 4/27
100 Mil	„	„	VOISIN	46' 40" 41	206.880	128.55	„	„
200 Km.	„	Kaye Don	SUNBEAM	1 g 01' 39" 86	194.601	129.19	Brooklands	23/ 9/29
200 Mil	„	„	SUNBEAM	1 g. 43' 28" 63	186.619	115.96	„	16/ 4/29
500 Km.	„	Marchand i Morel	VOISIN	2 g 38' 48" 69	188.903	117.37	Montlhéry	12/ 7/27
500 Mil	„	„	VOISIN	4 g. 14' 49" 95	189.451	117.72	„	„
1.000 Km.	„	„	VOISIN	5 g. 20' 53" 33	186.980	116.18	„	„
1.000 Mil	„	Marchand, Morel i Kiriloff	VOISIN	8 g. 54' 05" 11	180.793	112.34	„	26-27/ 9/27
2.000 Km.	„	„	VOISIN	11 g. 04' 13" 26	180.662	112.25	„	„
2.000 Mil	„	„	VOISIN	17 g. 43' 08" 38	181.646	112 87	„	„
3 000 Km.	„	„	VOISIN	16 g. 29' 42" 90	181.870	113.00	„	„
3.000 Mil	„	„	VOISIN	26 g. 31' 00" 52	182.064	113 13	„	„
4 000 Km.	„	„	VOISIN	21 g. 58' 53" 95	181.969	113.07	„	„
4.000 Mil	„	Marchand, Morel, Kiriloff, de Présalé	VOISIN	43 g. 32' 45" 99	147.816	91.85	„	17-20/ 9/29
5.000 Km.	„	Marchand, Morel i Kiriloff	VOISIN	27 g. 30' 39" 85	181.744	112.93	„	26-27/ 9/27
5.000 Mil	„	Marchand, Morel, Kiriloff, de Présalé	VOISIN	54 g. 50' 27" 78	146.728	91.17	„	17-20/ 9/29
10.000 Km.	„	„	VOISIN	67 g. 58' 23" 05	147 117	91.41	„	17-21/ 9/29
10.000 Mil.	„	„	VOISIN	116 g. 28' 51" 27	138.161	85.25	„	17-22/ 9/29
15.000 Km.	„	„	VOISIN	105 g. 52' 27" 24	141.677	88.03	„	„
15.000 Mil	„	„	VOISIN	175 g. 26' 09" 60	137.600	85.50	„	17-23/ 9/29
20.000 Km.	„	„	VOISIN	146 g. 03' 08" 92	136.937	85.08	„	„
20.000 Mil	„	„	VOISIN	241 g. 43' 40" 90	133.151	82.73	„	„
25.000 Km.	„	„	VOISIN	181 g. 16' 29" 75	137.912	85 69	„	17-25/ 9/29
25.000 Mil	„	Stewart, Gleason i Winnai	STUDEBAKER	365 g. 06' 26" 05	110.191	68.47	Atlantic-City	21/7-8/8/28
30.000 Km.	„	Marchand, Morel, Kiriloff, de Présalé	VOISIN	224 g. 39' 58" 78	133.531	82.97	Montlhéry	17-25/ 9/29
30.000 Mil	„	Gulotta, Kreiger i Bergère	STUDEBAKER	438 g. 47' 27" 63	110.014	68.36	Atlantic-City	21/7-8/8/28
35.000 Km.	„	Stewart, Gleason i Winnai	STUDEBAKER	317 g. 28' 23" 03	110.245	68.50	„	„
40.000 Km.	„	„	STUDEBAKER	363 g. 00' 41" 50	110.189	68.46	„	„
45.000 Km.	„	„	STUDEBAKER	409 g. 29' 06" 24	109.894	68.28	„	„
1 Godz.	„	Marchand	VOISIN	206 Km. 558	206.558	128.34	Montlhéry	27/ 5/27
3 Godz.	„	Marchand i Morel	VOISIN	568 Km. 758	189.586	117.80	„	12/ 7/27
6 Godz.	„	„	VOISIN	1.120 Km. 569	186.761	116.04	„	„

12 Godz.	„	Marchand, Morel i Kiriloff	VOISIN	2.178 Km. 917	181.576	112.82	„	26-27/ 9/27
24 Godz.	„	„	VOISIN	4.383 Km. 851	182.660	113.49	„	„
48 Godz.	„	Marchand, Morel, Kiriloff, de Présalé	VOISIN	7.037 Km. 008	146.604	91.09	„	17-19/ 9/29
3 Dni	„	„	VOISIN	10.258 Km. 989	142.485	8[illegible].53	„	17-20/ 9/29
4 Dni	„	„	VOISIN	13.803 Km. 850	143.790	89.34	„	17-21/ 9/29
5 Dni	„	„	VOISIN	16.575 Km. 022	138.125	85.82	„	17-22/ 9/29
6 Dni	„	„	VOISIN	19.698 Km. 721	136.796	85.00	„	17-23/ 9/29
7 Dni	„	„	VOISIN	23.234 Km. 895	138.302	85.93	„	17-24/ 9/29
8 Dni	„	„	VOISIN	25.846 Km. 427	134.616	84.88	„	17-25/ 9/29
9 Dni	„	„	VOISIN	28.794 Km. 058	133.305	82.83	„	17-26/ 9/29
10 Dni	„	„	VOISIN	31.965 Km. 101	133.187	82.75	„	17-27/ 9/29
11 Dni	„	de Corvaïa, Delgutte, Tchernouski Vasselle	HOTCHKISS	28.809 Km. 144	109.125	67.80	„	12-23/ 9/29
12 Dni	„	„	HOTCHKISS	31.177 Km. 832	108.256	67.26	„	12-24/ 9/29
13 Dni	„	„	HOTCHKISS	33.356 Km. 217	106.910	66.43	„	12-25/ 9/29
14 Dni	„	„	HOTCHKISS	35.763 Km. 771	106.439	66.13	„	12-26/ 9/29
15 Dni	„	„	HOTCHKISS	38.375 Km. 328	106.598	66.23	„	12-27/ 9/29
16 Dni	„	„	HOTCHKISS	40.726 Km. 066	106.057	65.90	„	12-28/ 9/29

chodzie Amilcar w czasie 2 g. 47 m. 32 s., rozwijając szybkość przeciętną 115 klm./g. i bijąc Jacquina, również na samochodzie Amilcar.

Tyle da się powiedzieć o największej imprezie listopadowej. Oprócz niej odbyło się jeszcze kilka pomniejszych konkursów, z których na uwagę zasługuje urządzany co roku we Francji w rocznicę zawieszenia broni, czyli w dniu 11 listopada, konkurs regularności dla samochodów i motocykli. Odbył się on na dystansie 220 klm., gromadząc na starcie imponującą cyfrę 132 współzawodników. W poszczególnych kategorjach triumfowały marki: Monet Goyon, Clement Gladiator, Terrot, Marc, B. M. W., Jack Sport, Morgan, Rosengart i Chenard Walcker.

Wspomnieć jeszcze należy o ciekawych wyścigach motocyklowych, które urządzone zostały w dniu 24 listopada na trudnym, górskim obwodzie szosowym w pobliżu Rapallo we Włoszech. Ze względu na uciążliwość toru w wyścigach tych uzyskane zostały śmiesznie małe szybkości przeciętne. Zwyciężył Nuvolari na motocyklu Bianchi 350 ccm., pokrywając dystans 138 klm. w czasie 2 g. 23 m. 02,2 s., z szybkością średnią 58 klm./g. W kategorji 500 ccm. pierwszym był Zaro na mot. Frera, w kat. 250 ccm. — Fumagalli na mot. Ariel, w kat. 175 ccm. — Brusi na mot. Benelli i w kat. 125 ccm. — Dal Prato na mot. Marini.

Wracając do międzynarodowego kalendarza sportowego, zamieszczonego w poprzednim numerze, należy uzupełnić go jeszcze jedną imprezą, którą będzie wyścig 500 milowy, organizowany w dniu 4 października 1930 r. w autodromie Brookland przez angielski klub kierowców wyścigowych.

Na zakończenie kroniki muszę dać kilka słów objaśnienia do załączonej obok tabeli rekordów światowych, zestawionej przez A. I. A. na koniec roku bieżącego. Obejmuje ona wszystkie rekordy światowe, ustanowione na dystansach od jednego kilometra aż do 30.000 mil ang. i w czasach od jednej godziny do 12 dni. Pod nazwą rekordu światowego rozumieć należy najlepszy rezultat, osiągnięty na danym dystansie lub też w danym czasie, bez względu na kategorję samochodu, który ten wyczyn ustanowił, w odróżnieniu od rekordu międzynarodowego, który stanowi tylko najlepszy wyczyn dla danej kategorji samochodów. Rzecz jasna, że wobec tego tabela rekordów międzynarodowych musiałaby być wielokrotnie dłuższą.



Grand-Prix Tunisu. — Start.



Budowanie aeroplanów coraz większych rozmiarów stwarza również potrzebę coraz większych opon. Opona powyższa jest największą z dotychczas zbudowanych i została wykonana w zakładach GOODYEAR w Akron. Opona ma średnicę 3600 mm., szerokość 480 mm. i waży 820 kg.

KĄCIK PORAD TECHNICZNYCH

PRZYGOTOWANIE SILNIKA NA ZIMĘ

Samochód wymaga w zimie specjalnych przygotowań i tak jak każdy z nas zmienia okrycie lekkie na futro lub ciepłe palto tak i nasz samochód wdzięczny nam będzie za kilka zabiegów, umożliwiających mu zwycięskie oparcie się zimowym chłodom.

Przygotowania zimowe podzielimy sobie na takie, które uskutecznić musi każdy właściciel samochodu kursującego w zimie i na takie, które ułatwiają pracę silnika oraz chronią go od możliwych uszkodzeń.

Każdy samochód kursujący w zimie powinien otrzymać do silnika świeżą oliwę (wedle wskazań fabryk oliwy). Przed zmianą oliwy należy starą oliwę wylać zaraz po dłuższej jeździe, kiedy silnik jest jeszcze gorący, następnie nalać do karteru około litra czystej, rzadkiej, gorącej oliwy, puścić silnik na kilka minut, a następnie i tę oliwę spuścić a dopiero wtedy nalać świeżej rzadszej oliwy.

Niektóre typy silników posiadają specjalny podgrzewacz karburatora. Podgrzewacz ten należy na zimę połączyć z karburatorem na stałe, o ile nie jest tak urządzony, że daje się dowolnie z siedzenia kierowcy włączać i odłączać.

Następnem ułatwieniem dla silnika jest okrycie na chłodnicę i to takie, którego część przednia daje się mniej lub więcej odsłaniać. Przy silnikach wymagających wyższej temperatury dobrze jest też sporządzić także okrycie na maskę silnika. Tak okrycie na maskę jak i na chłodnicę najlepiej jest sporządzić z sukna krytego dermatoidem dobrego gatunku. Zamiast okrycia na maskę silnika można przypiąć od spodu na bokach maski, tam gdzie znajdują się odwietrzniki, kawałki z polerowanego kartonu tak by jak najlepiej uszczelnić wnętrze maski od wpływów zewnętrznych i promieniowania. Praktykowane przez niektórych kierowców odłączanie wiatraka nie jest wskazane gdyż wtedy grozi przy dłuższej jeździe przegrzanie silnika.

Celem uniknięcia codziennego wylewania wody z systemu chłodzącego na noc w nieopalanym garażu oraz puszczania silnika od czasu do czasu w dzień celem niedopuszczenia do zamarznięcia wody, wskazanem jest zastosowanie mieszanki przeciwmrozowej.

Z mieszanek takich, dwie zasługują na rozpowszechnienie, a mianowicie spirytusowa i glicerynowa.

Mieszanka spirytusowa jest tańsza w zakupie, jednak ponieważ spirytus łatwo paruje, więc w rezultacie mieszanka glicerynowa będzie tańszą. Pozatem mieszanka spirytusowa wpływa ujemnie na lakier czego glicerynowa nie robi. Przy stosowaniu mieszanki spirytusowej nie wiemy nigdy, za wyjątkiem pierwszego nalania, jaki procent spirytusu w mieszance posiadamy, co jest główną wadą tej mieszanki i powoduje czasem zamrożenie bloku. Stosując mieszankę glicerynową musimy użyć do niej gliceryny czystej aptecznej, nie technicznej gdyż techniczna zawiera ślady kwasów. Przy przygotowywaniu mieszanki należy do dużego naczynia wlać odpowiednią ilość wody oraz spirytusu wzgl. gliceryny i dobrze wymieszać, a dopiero potem wlać ją do dokładnie opróżnionego systemu chłodzącego silnika.

Ponieważ kg. gliceryny czystej kosztuje w hurtowniach około 4 złotych, a dla przeciętnego silnika potrzeba około 5 kg. na całą zimę więc cały koszt mieszanki wyniesie około 20 złotych. W razie częściowego wyparowania mieszanki z systemu chłodzącego należy tylko dopełnić wodą gdyż gliceryna nie paruje tak znacznie. Przy mieszance spirytusowej należy od czasu do czasu dolać mieszanki znacznie procentowo silniejszej dla wyrównania braków spowodowanych parowaniem.

Poniżej podaję tabelę marznięcia mieszanek:

Spirytusowa:

Zawartość spirytusu	Zawartość wody	Zaczyna marznąć przy
15%	85%	— 4 st. Cels.
25%	75%	— 8 „
35%	65%	—14 „
40%	60%	—18 „
45%	55%	—22 „
50%	50%	—26 „

Glicerynowa:

Zawartość gliceryny	Zawartość wody	Zaczyna marznąć przy
10%	90%	— 2½ st. Cels.
20%	80%	— 7 „
30%	70%	—12 „
50%	50%	—28 „

W razie pozostawienia samochodu na zimę w garażu, należy go także dokładnie do snu zimowego przygotować.

Przedewszystkiem należy samochod dokładnie umyć i oczyścić, a części niklowe przetrzeć szmatką napojoną w oliwie.

Benzynę należy ze zbiornika wypuścić, a następnie silnik puścić w ruch i poczekać aż sam z braku benzyny stanie. W ten sposób osuszymy karburator i ekshaustor. Otworzyć przesącznik (filtr) do benzyny przemyć go i osuszyć.

Z systemu chłodzącego wypuścić dokładnie wodę bacząc by w pompie nie została.

Po wypuszczeniu puścić silnik przez parę minut na wolnych obrotach by resztki wody wyparowały.

Odkręcić wszystkie świece wlać do każdego otworu po 50 gr. świeżej oliwy, obrócić zwolna parę razy korbą by oliwa rozeszła się, następnie zakręcić świece i już silnika nie ruszać.

Pneumatyki obmyć dokładnie ciepłą wodą i ewentualnie benzyną by usunąć ślady tłuszczu, a powietrze częściowo wypuścić. Pod ramę samochodu podłożyć cztery belki drewniane tak by koła wisiały w powietrzu. Dzięki temu odciążymy pneumatyki i resory.

Akumulator wyjąć, schować w ciepłem miejscu i co 4 tygodnie dać do podładowania.

Zbadać czy buda jest czysta i sucha. Zostawić dach napięty. W samochodach krytych pozamykać okna, nasypać środka ochronnego od moli. Cały samochód nakryć płachtą.

Postępując w myśl powyższych wskazówek zaoszczędzimy sobie wiele mitręgi i kosztów w sezonie zimowym.

Puszczając w zimie nierozgrzany silnik należy najpierw obrócić parę razy korbą, a następnie dopiero rozruszać starterem elektrycznym przy naciśniętem sprzęgle by silnik stawiał jak najmniej oporu. W przeciwnym razie zniszczymy prędko akumulator. Nie należy startować w ten sposób by tak długo naciskać starter aż silnik ruszy, tylko naciskać guzik starteru parokrotnie z przerwami by akumulator mógł trochę w przerwach odpocząć.

Jak należy uruchamiać samochód po zimowym śnie napiszę w następnym „kąciku”.

Stanisław Szydelski.

ROZWÓJ MOTORYZACJI w ROSJI SOWIECKIEJ

Nadzwyczaj ciekawe informacje o rozwoju motoryzacji w Rosji Sowieckiej podają czasopisma amerykańskie [1]):

Motoryzacja tam prowadzona jest przedewszystkiem z punktu widzenia rolnictwa a więc w pierwszym rzędzie brane są pod uwagę traktory, na drugim planie są samochody ciężarowe, zaś na ostatnim samochody osobowe.

Zapotrzebowanie na traktory przedstawia się mniejwięcej w następujący sposób:

1) Gospodarstwa państwowe zakładane na nieużytkach, obecnie liczba ich wynosi około 40, przyczem w ciągu najbliższego roku ma osiągnąć liczbę 110. Największe z nich wynosi około 2000 hektarów i zatrudnia 600 traktorów. Rząd dąży do uprawy tych gospodarstw w sposób wyłącznie mechaniczny.

Do końca 1933 roku ogólna ich powierzchnia ma wynosić około 16.000.000 hektarów. Ogólne zapotrzebowanie na traktory w tej gałęzi ocenia się na przeszło 20.000.

2) Następny rodzaj stanowią gospodarstwa będące własnością kooperatyw. Te gospodarstwa zatrudniają obecnie przeszło 40.000 traktorów, przyczem w najbliższym czasie spodziewany jest wielki wzrost zapotrzebowania.

3) Wreszcie dla użytku prywatnych gospodarstw istnieje około 100 rozrzuconych po całej Rosji stacji wynajmu traktorów, posiadających po 50 — 100 traktorów każda. Wynajmują one traktory chłopom wzamian za zboże.

W obecnej chwili jest w Rosji około 50.000 traktorów, a tylko 20.000 samochodów. Jest to chyba jedyny kraj na świecie, gdzie istnieje taki stosunek.

Rząd Sowiecki liczy na bardzo duży wzrost tych liczb w najbliższym czasie a przytem dąży do zupełnej samowystarczalności w tej dziedzinie, którą pragnie osiągnąć w końcu 1933 r. Produkcja fabryk sowieckich ma wynieść wtedy razem 250.000 traktorów, samochodów ciężarowych i osobowych rocznie, w czem tylko 40.000 samochodów osobowych.

W obecnej chwili istnieją w Rosji dwie fabryki traktorów i jedna samochodów ciężarowych, wytwarzające razem 7.000 traktorów i 500 samochodów ciężarowych rocznie.

Oddział traktorowy Putiłowskiej fabryki w Leningradze wytwarza obecnie 500 traktorów miesięcznie. Jest on obecnie powiększony tak, że w przyszłym roku produkcja ma wynieść około 10.000.

Pozatem fabryka w Charkowie wytwarza 1000 traktorów rocznie a w najbliższym czasie produkcja jej ma wynieść 5000. Około 500 sztuk samochodów ciężarowych wytwarza fabryka „Amo“ w Moskwie. Rozwija się ona obecnie przy udziale i według planów amerykańskich i ma osiągnąć produkcję 25.000 rocznie.

Praca w tych fabrykach trwa 7 godzin dziennie i 5½ dnia na tydzień.

Prócz obecnie istniejących trzech fabryk jest w budowie lub projekcie cały szereg innych.

Najważniejszą z nich jest fabryka budowana przy udziale Forda w Niżnim Nowogrodzie, mająca wytwarzać już za 3 lata 100.000 samochodów rocznie, z czego 60% ciężarowych, reszta osobowe.

Dalej w budowie jest fabryka trakto-

[1]) Automotive Industries.

rów w Stalingradzie projektowana dwa lata temu na produkcję 10.000 sztuk, obecnie plany te zostały zmienione tak, że już za rok będzie wytwarzać 40.000 sztuk.

Z innych fabryk, których budowa jest dopiero w projekcie, jest fabryka traktorów w Czelabińsku o produkcji 30.000, oraz w Jarosławiu o produkcji 20.000 samochodów ciężarowych.

Pozatem projektowane są jeszcze dwie fabryki traktorów, z których jedna bardzo lekkich, zaś druga specjalnie ciężkich.

Co do samochodów ciężarowych będzie też zastosowana specjalizacja, a mianowicie zakłady w Niżnim Nowogrodzie będą produkować samochody lekkie, zakłady „Amo" średniej wielkości zaś Jarosławskie — ciężkie.

Rząd sowiecki dąży do osiągnięcia zupełnego uniezależnienia od zagranicy swojej fabrykacji traktorów i samochodów. W myśl tego planu wszystkie bez wyjątku części mają być wytwarzane w Rosji. W związku z tem została zawarta ze szwajcarską firmą (przypuszczalnie Scintilla) umowa na założenie fabryki instalacji elektrycznych w Rosji, oraz z Amerykańską firmą „Seiberling Rubber Co." na budowę fabryki opon w Jarosławiu o produkcji dziennej 3100 opon samochodowych, 9000 rowerowych i 480 motocyklowych przy 7-godzinnym dniu pracy.

Samowystarczalność ta nie obejmuje narazie obrabiarek, których w związku z rozwojem i powstawaniem wyżej wymienionych fabryk zakupują zagranicą duże ilości, z czego najwięcej przypada na Stany Zjednoczone, zaś na drugiem miejscu stoją Niemcy. W ciągu zeszłego roku z samej tylko Ameryki zakupiono obrabiarek za sumę 7.500.000 dolarów.

Ciekawą jest umowa zawarta przez rząd sowiecki z Fordem: otóż rząd sowiecki zamówił u Forda 72.000 podwozi, co przedstawia wartość około 30.000.000 dolarów z terminami dostawy do czasu wykończenia fabryki w Niżnim Nowogrodzie; dalej Ford dostarcza, jakoby już zupełnie bezpłatnie swoich inżynierów oraz rysunki zakładom w Niżnim Nowogrodzie, przyjmując do swoich zakładów grupę inżynierów sowieckich na studja nad amerykańskiemi metodami pracy, oraz zobowiązuje się w ciągu sześciu następnych lat podawać do wiadomości sowietom wszelkie swoje nowe wynalazki i naodwrót ma otrzymywać ich wynalazki.

Pisma amerykańskie są zdziwione tem, że Ford wzamian za coprawda i dla niego nawet duże zamówienie sam stwarza sobie na rynku sowieckim groźnego konkurenta, i tem samem sam zrzeka się sprzedawania tam w przyszłości samochodów, tłumaczą to sobie jednak tem, że liczy on na to, że odbiorcy przyzwyczaiwszy się w ciągu tych trzech lat do Fordów będą ich żądali i w przyszłości.

Podobną umowę do Forda zawarła jeszcze jedna amerykańska firma, (Hercules Motor Corporation) wchodząc do zakładów Jarosławskich. Również inne poważne koncerny amerykańskie starają się o zawarcie podobnych umów.

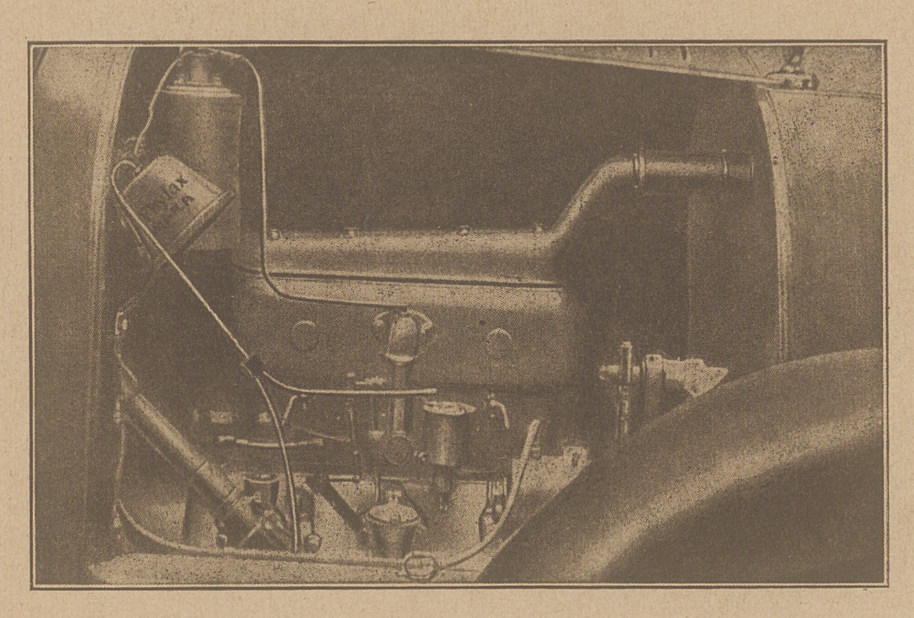
Całą sprzedaż samochodów i traktorów ma koncentrować w swych rękach świeżo powstający Autosyndykat. Będzie on przypuszczalnie udzielał do pięciu lat kredytu uznawanym przez rząd kooperatywom, zaś utrudniał kupno, przez dawanie gorszych warunków płatności osobom prywatnym.

Tak się przedstawiają plany motoryzacji Rosji sowieckiej. Czy będą one w całej rozciągłości urzeczywistnione przyszłość to pokaże. W każdym razie wyżej przytoczone liczby — 250.000 pojazdów mechanicznych rocznie nawet na stosunki zachodnio europejskie są bardzo wielkie.

Jakżeż smutne refleksje się nasuwają porównywując je z tem, co się u nas w tej dziedzinie dzieje...

Inż. Stanisław Łubieński.

SAMOCZYNNA GAŚNICA SAMOCHODOWA



Samoczynna gaśnica PHYLAX umieszczona pod maską silnika.

Jednym z groźnych wrogów samochodu jest pożar silnika, który często, zwłaszcza zapóźno spostrzeżony, staje się przyczyną poważnych uszkodzeń silnika lub też niszczy bezpowrotnie cenne wartości samochodu.

Nic też dziwnego, że cały szereg pomysłów dąży do zabezpieczenia samochodziarzy od tego żywiołu. Dotychczas używane gaśnice samochodowe wymagają specjalnej obsługi, gdyż są to albo pompki napełnione płynem albo tubki napełnione proszkiem, który pod wpływem ciepła wytwarza gazy izolujące ogień od jego karmiciela tlenu wskutek czego tenże gaśnie. Zwykle jednak od czasu powstania pożaru pod maską silnika do czasu jego spostrzeżenia upływa pewien czas, który wystarcza już do spalenia się kabli, cewki i t. p. tak, że samochód staje się na pewien czas niezdatnym do użytku, oraz wymaga dużych kosztów naprawy.

Niedawno temu mieli członkowie Komisji sportowej Automobilklubu Polski sposobność przyjrzeć się demonstracji samoczynnej gaśnicy PHYLAX gaszącej zupełnie niezależnie od kierowcy, pożar silnika.

Demonstracja polegała na tem, że pod maską silnika demonstracyjnego oblano benzyną cały blok silnika, a ponadto wpuszczono pod maskę strumień benzyny wyciekającej ze zbiorniczka znajdującego się na przegrodzie silnika. Całość przykryto maską i podpalono. W jednej chwili buchnął ogromny płomień jednak po paru sekundach dał się słyszeć huk i ogień momentalnie zgasł. Po podniesieniu maski zauważono tylko kłęby duszącego dymu pełzającego wewnątrz. Pożar nie zostawił na żadnej części silnika szkodliwych śladów. Ugaszenie pożaru spowodował aparat PHYLAX umieszczony pod maską silnika. Aparat ten jak widzimy z rys. 1. składa się z metalowego dzwona, z którego osady wychodzi metalowa rurka rozgałęziająca się w połowie na dwie odnogi. Końce obu odnóg mają ciepłoczułe naboje reagujące przy 140 stopniach i powodujące w tej temperaturze wybuch zawartości dzwonu, którą jest płyn gaszący. Jeden koniec z nabojem umieszcza się nad karburatorem, drugi pod nim wzgl. pod karterem silnika to jest w miejscach najbardziej narażonych na pożar.

Dzwon aparatu jest wykonany z grubej blachy, a dolna jego część utworzona jest z cienkiej membrany metalowej. Membrana ta tworzy jedną ze ścian wymienionego naboju z płynem gaszącym, zawierającego litr płynu gaszącego. Nabój ten wymienia się łatwo. Wystarczy do tego celu odbezpieczyć śrubkę S (rys. 2.) i odkręcić pierścień G. Dzwon posiada u góry nakrętkę M., zapomocą której przykręca się rurkę K zaopatrzoną u góry w kapiszon a u dołu w dwa zapalniki (z_1 i z_2 rys. 3).



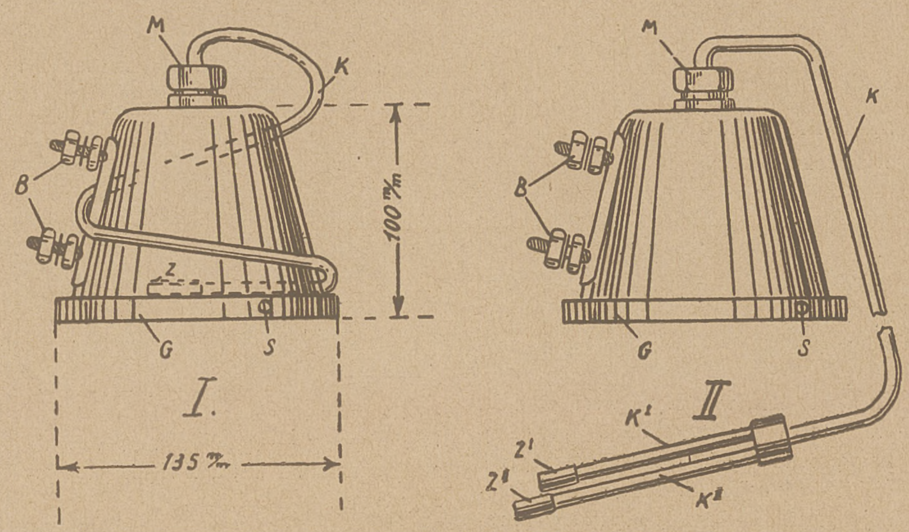
Aparat gazowy TETRA.
Gaśnica normalna MIRA.

Jeżeli pod maską silnika powstanie ogień wtedy jeden z zapalników powoduje eksplozję kapiszonu, membrana zostaje przerwana, a cały nabój zalewa ogień, tworząc gaz duszący płomień w zarodku. Cały aparat waży około 2 kg. i umocowuje się do przegrody silnika zapomocą dwu śrub B. rys. 3.

Jak widzimy z opisu posiadacz takiego aparatu zabezpieczony jest od niespodzianek mogących się zdarzyć pod maską silnika.

Aparaty tego typu są już wytwarzane w kraju na zasadzie licencji zagranicznej.

Poza tem demonstrowano także gaśnicę garażową TETRA gaszącą płynem tworzącym przy zetknięciu się z płomieniem gazy tłumiące ogień a więc mające wyższość przy gaszeniu materjałów pędnych nad aparatami pianowemi oraz gaśnice normalne MIRA służące do gaszenia ognia w zabudowaniach i t. p.



Szczegóły budowy aparatu PHYLAX.

Niema wątpliwości że aparat PHYLAX tworzy duży postęp w dziale ochrony samochodu od pożaru i winien być po dokładnem wypróbowaniu zastosowany przedewszystkiem w samochodach służących do użytku publicznego jak autobusy, dorożki i t. p., a każdy prywatny właściciel samochodu uznać winien w tym aparacie cichego pomocnika dbałego o całość silnika w razie pożaru.

Stanisław Szydelski.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

MIĘDZYNARODWA WYSTAWA KOMUNIKACJI I TURYSTYKI w 1930 r. w POZNANIU.

W lipcu 1930 r. zbiera się najpierw w Warszawie a potem w Poznaniu światowy Kongres Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych (L'Union Internatiodu Transport en Commun).

Kongres ten, w którym wezmą udział reprezentanci przeszło 3.000 przedsiębiorstw, należących do Rządów, gmin wiejskich i miejskich, samorządów prowincjonalnych i wreszcie prywatnych, reprezentuje rynek odbiorczy przemysłu komunikacyjnego całego świata.

Z okazji tego kongresu odbędzie się w lipcu 1930 r. w Poznaniu pierwsza w Polsce Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki. Trwać ona będzie od dnia 6 lipca do dnia 10 sierpnia 1930 r.

Wystawa ta o charakterze fachowym, specjalnym i poważnym obliczona jest też na publiczność ściśle fachową a mianowicie: P.p. inżynierów, finansistów, fabrykantów, kupców, hotelarzy, przedstawicieli zdrojowisk i t. p.

Zgodnie z powyższem założeniem Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki dzieli się na trzy sekcje:

I. Sekcja automobilowa.

Do niej należą: automobile, autobusy, cyklonetki, traktory, automobile dla specjalnego użytku, jak pożarnictwo, kuchnie wojskowe, czołgi, motocykle, rowery, akcesorja. Sekcja automobilowa posiada kilka działów.

Dział samochodów, który wymaga specjalnego zezwolenia Międzynarodowego Związku Producentów automobili, będzie otwarty -- zgodnie z pozwoleniem, otrzymanem od biura Związku, na przeciąg trzech tygodni.

II. Sekcja komunikacji ogólnej.

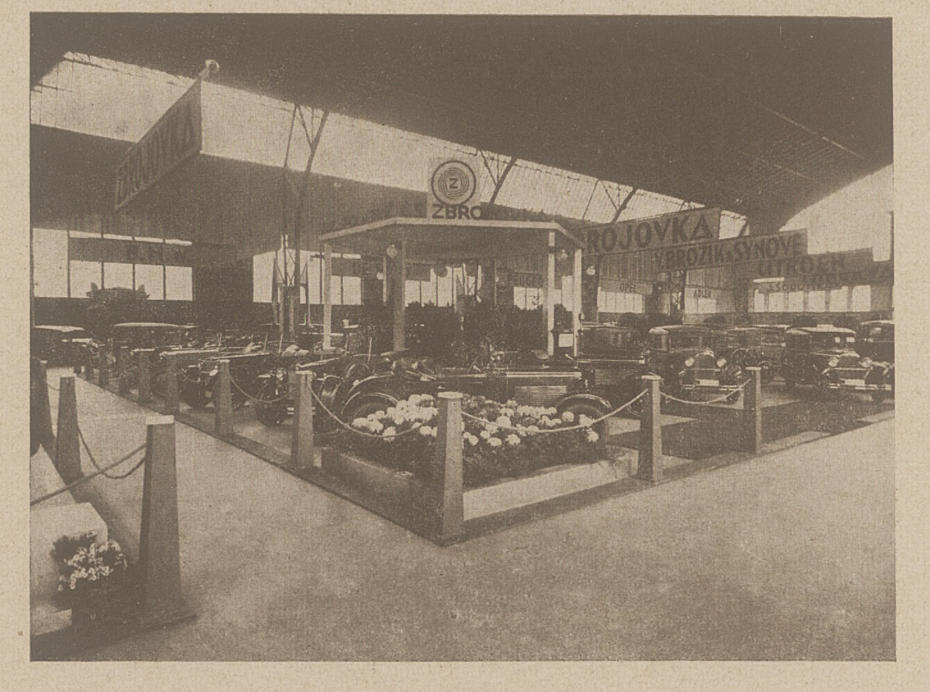
Tu wchodzą wszystkie środki komunikacyjne, nie wyszczególnione w sekcji I., a mianowicie: lokomotywy, wagony, sygnalizacja, urządzenia dworcowe, chłodnie i wszystko, co się odnosi do kolejnictwa szeroko- i wąsko-torowego, dalekobieżnego i lokalnego, tramwajnictwa, żeglugi morskiej i rzecznej, urządzenia portowe, lotnictwo, urządzenia portów lotniczych, telegraf, telefon, radjo, telewizja, towarzystwa transportowe, towarzystwa okrętowe, propaganda portu, propaganda towarzystw kolejowych, budowa mostów i dróg, śluz, kanałów i t. p.

III. Sekcja Turystyki.

Do tej sekcji należy przegląd ważniejszych zdrojowisk, uzdrowisk, sanatorjów, zabytków, propaganda miast i całych prowincji, propaganda turystyczna kolejowa, hotelowa i t. p. Tu również będą wystawione wszystkie wydawnictwa, odnoszące się do tych tematów oraz kartografja. Pokaz jest pomyślany w ten sposób, że każde Państwo otrzyma swoją halę, w której dana prowincja będzie miała szereg stoisk, każde reprezentujące inną miejscowość. W poszczególnym stoisku powierzchnia ścian będzie rozsprzedawana hotelom, sanatorjom, pensjonatom, większym sklepom, teatrom, kasynom i t. p.

Ceny stoisk, ze względu na istnienie już odpowiednich budynków wystawowych, będą nader niskie.

Bardziej szczegółowych informacyj o warunkach i udogodnieniach dla P.p. Wystawców udziela Zarząd Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, ul. Marszałka Focha 18.



Z Wystawy Samochodów w Pradze Czeskiej. Stoisko Zbrojówki.

NOWY SUKCES M. W. K. T.

P. Césanne, Dyrektor Międzynarodowego Biura konstruktorów samochodowych (Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles), mającego swą siedzibę w Paryżu i jednoczącego wszystkich konstruktorów samochodowych w liczbie przeszło 600, wydał okólnik do wszystkich wystawców automobilowych w Salonie Paryskim, którego zamknięcie nastąpiło w dniu 24 b. m., zwracając im uwagę na to, że Biuro Permanent International koncesjonowało Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki, mającą się odbyć w lipcu 1930 r. w Poznaniu, do posiadania działu automobilowego.

Jednocześnie o powyższem zarządzeniu Biuro powiadomiło Zarząd M. W. K. T w Poznaniu.

Dowiadujemy się, że p. Dyrektor Césanne przyrzekł swe przybycie do Poznania na inaugurację M. W. K. T.

NIERAŻĄCE OŚWIETLENIE SAMOCHODOWE

Każdy automobilista doskonale zdaje sobie sprawę z tego, czem jest dobre oświetlenie samochodowe podczas jazdy nocnej i jakie przykre, częstokroć wręcz tragiczne następstwa może mieć oświetlenie zbyt silnemi reflektorami. Praca nad skonstruowaniem specjalnych nieoślepiających lamp samochodowych pochłonęła wiele lat i wiele energji twórczej i tak np. Królewsko-Holenderski Klub Samochodowy i Powszechny Holenderski Związek Kolarzy stworzyli specjalną Komisję Oświetleniową która zagadnienie to gruntownie przestudjowała. Wyniki streszczone są w dokładnem sprawozdaniu, które pojawiło się przed niedawnym czasem. Bardzo możliwe, że sprawozdanie to dzięki swej przejrzystości i celowości, zdobędzie sobie prawo obywatelstwa w całej Europie i że wreszcie skończy się olbrzymi napływ artykułów, wzmianek, projektów i t. p., któremi zalane są szpalty gazet i czasopism fachowych.

Niejeden z czytelników zapyta z niedowierzaniem: „Czyż rzeczywiście w dziedzinie racjonalnego oświetlenia samochodu niema żadnego postępu"? Owszem jest i to dość znaczny.

Przedewszystkiem doszliśmy do wniosku, że absolutnie niemożliwem jest aby jedno i to samo światło zapewniało nam dostateczne oświetlenie drogi i jednocześnie nie oślepiało przechodnia. Długotrwałe badania doprowadziły fachowców do przeświadczenia, że rozwiązanie problemu racjonalnego oświetlenia należy szukać w systemie podwójnym t. zn. w takiem oświetleniu, które każdorazowo zmienione może być, ilekroć na drodze pokaże się auto lub zwykły przechodzień.

Nie należy jednak przez to rozumieć przyćmienia światła, które słusznie zresztą ma wielu przeciwników, gdyż w praktyce przy stosowaniu tej metody nic się wogóle nie widzi. W każdym razie wymaga ona znacznego zmniejszenia szybkości przy spotkaniu się z innym autem, i mimo to jeszcze istnieje niebezpieczeństwo, że się na kogoś wjedzie, kogo wskutek negatywnego oślepienia (gwałtownego przejścia od świat ła do ciemności) nie dojrzy się.

Dlatego też musi być przyjęte, jako obowiązująca zasada, aby zmiana w oświetleniu drogi — przejście od światła bardzo jasnego do światła nierażącego — polegała tylko na zmianie kierunku światła nie zaś jego siły.

Przy przejściu zatem od oświetlenia pełnego do nieoślepiającego trzeba nagół zachować tę samą ilość światła na drodze, i tylko w ten sposób należy szukać rozwiązania powyższego problemu. W tym celu używane są reflektory z dającemi się przestawiać źródłami światła, jak również specjalne reflektory obok głównych reflektorów, a wreszcie lampy z dwoma włóknami żarzenia.

Lamy DUPLO

Doszedłszy do tego punktu, nie należy przedewszystkiem zapominać o jednem, a mianowicie, że w pierwszym rzędzie chodzi o to, aby nowy system był łatwy do zaprowadzenia. Wyrób luksusowy, który mógłby znaleźć zastosowanie tylko przy niewielu samochodach, nie nadawałby się zupełnie do najliczniejszych starych wozów, które już są oddawna używane, i dla których szuka się zawsze najtańszych ulepszeń.

Z tego też względu wyższość należy przyznać tym metodom, które starają się osiągnąć lepsze wyniki nie zapomocą zmian w latarni lub umieszczenia większej ilości latarń, lecz przez ulepszenie używanych dotąd żarówek. Bo właśnie żarówka jest tą częścią składową, którą się najprędzej chce odnowić, i którą ewent. gotowym się jest nawet zamienić na inną, lepszą, nawet wówczas, gdy stała nie jest jeszcze zużyta.

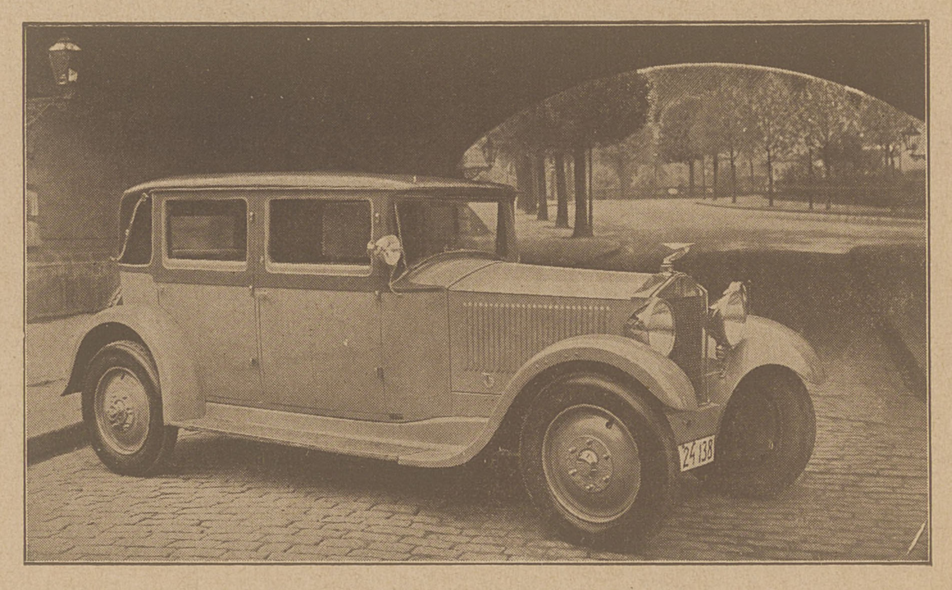
Lampa „DUPLO“ zaznajomiła nas z dobrą stroną tego systemu, najlepszym zaś dowodem pierwszorzędnych zalet systemu dwuch włókien jest fakt, że Amerykanie, którzy tak niechętnie odstępują od swych systemów standartowych, przeszli obecnie do stosowania tego systemu, t. j. do zaopatrywania swych wozów w przełączniki elektryczne, umożliwiające przejście z pełnego światła na światło nieoślepiające. Odnośne zmiany wprowadza się w samochodach tak znanych marek, jak Buick, Cadillac, Packard, Six, Peerless Eight, Chrysler, Rickenbacker, Willys Knight, Studebaker, Nash, Oakland, Oldsmobile, Hupmobile 8 (razem 85% ogólnej produkcji automobilowej w St. Zjednoczonych).

Na zakończenie trzeba jeszcze zwrócić uwagę na to, że lampa z więcej, aniżeli jednem włóknem, daje w reflektorze samochodowym największą dozę pewności, iż samochód nie zostanie pozbawiony światła, w razie, gdyby nawet jedno z włókien zepsuło się.

W. S-ki.

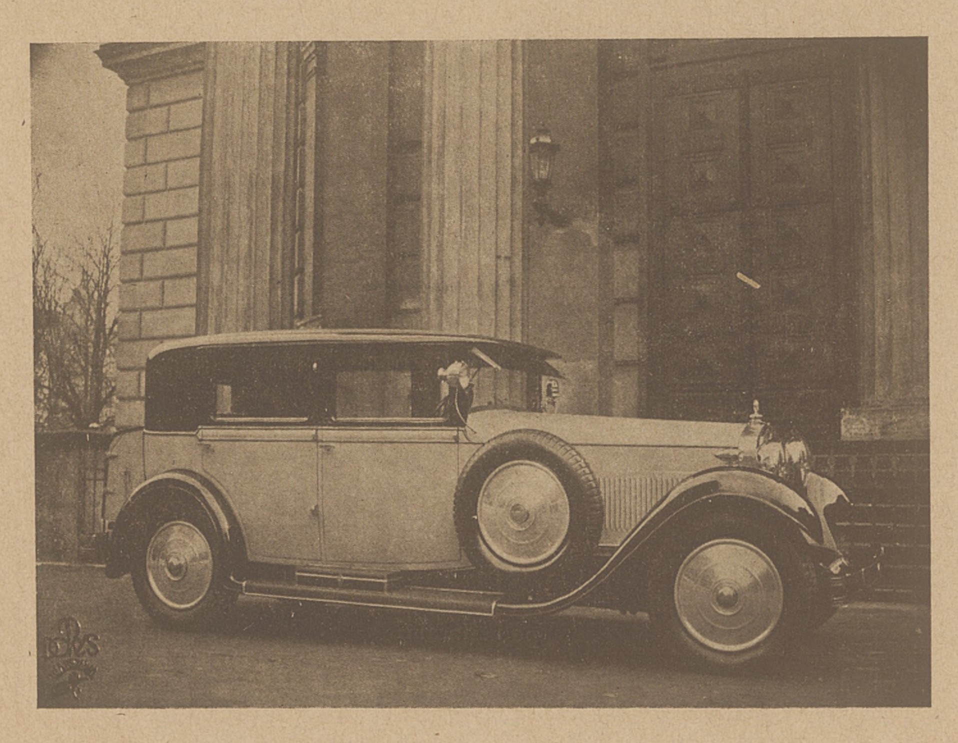
KAROSERJA A PODWOZIE

Tegoroczny Salon Paryski i Wystawa Automobilowa w Pradze dowiodły, a odwołanie wystawy w Niemczech było przyznaniem się, że świat nie ruszył naprzód w technice automobilowej. Drobne zmiany w podwoziu, dążenie do jaknajwygodniejszej karoserji, w tych paru słowach streszcza się rok pracy konstruktorów. Porównując dorobek światowy automobilizmu z naszą krajową wytwórczością stwierdzić musimy, że o ile pod względem ilościowym produkcji jesteśmy daleko jeszcze w tyle to pod względem jakości samego produktu, szczególnie nadwozi nie ustępujemy zagranicy.



Samochód Sizaire-Treles, karosowany przez KAPEKA.

Przemysł karoseryjny, który przed dwoma jeszcze laty był u nas w pieluszkach, obecnie wytrzymuje godnie porównanie nie tylko z produktami masowej wytwórczości Ameryki, ale i z fabrykatami najsłynniejszych firm francuskich. Że twierdzenie to nie jest tylko wyłączną opinją techników, stawiających na 1-ym planie zalety konstrukcyjne, ale i zdaniem szerszego ogółu kierującego się więcej względami estetycznemi, dowiodła nasza tegoroczna rewja „Piękności samochodu“. Tuż za Packardem skarosowanym przez najwziętszą firmę Paryża, Galle, uplasował się na czele 116 samochodów najwyższej klasy, zdobywając drugą nagrodę, wspaniale skarosowany przez firmę „Ka-Pe-Ka“ (Krajowy Przemysł Karoserji w Warszawie) Delage PP. Marjańskich. Że nie był to sukces odosobniony, zasłużonej dla przemysłu krajowego, firmy „Ka-Pe-Ka“, dowiodły jeszcze 4 wyróżnienia i nagrody zdobyte przez tę fabrykę. W ten sposób firma krajowa, zdobywając pięć nagród za wszystkie swoje luksusowe wozy, biorące udział w rewji, odniosła stuprocentowe zwycięstwo, dowodząc, że przy zetknięciu się z najwyższą nawet klasa karoserji zagranicznych jesteśmy w stanie nietylko wytrzymać porównanie, ale i zdobyć zasłużone uznanie. Znany nasz, przesadzony samokrytycyzm względem produktów własnych musiał skapitulować, wobec rzeczy istotnie dobrych i stwierdzić, że pod względem budowy nadwozi jesteśmy usamodzielnieni.



Samochód Delage karosowany przez KAPEKA.

WYKAZ SAMOCHODÓW REPREZENTOWANYCH NA RYNKU POLSKIM

Idąc po linji niejednokrotnie wyrażanych życzeń naszych Czytelników, zamieszczamy poniżej wykaz samochodów reprezentowanych na rynku polskim z podaniem krótkiej charakterystyki wozów i ich ceny. W zasadzie, podane ceny rozumieją się za samochód kompletny z karoserją otwartą (torpedo) loco Warszawa. Jeżeli firmy z tych czy innych względów podały nam ceny za wóz z inną karoserją lub za podwozie, to zaznaczyliśmy to w uwagach. Niewątpliwie wykaz nasz nie jest jeszcze kompletny, to też zamierzamy powtórzyć go w następnym numerze w postaci uzupełnionej i zwracamy się do firm, które w niniejszem zestawieniu zostały pominięte, o łaskawe nadesłanie danych.

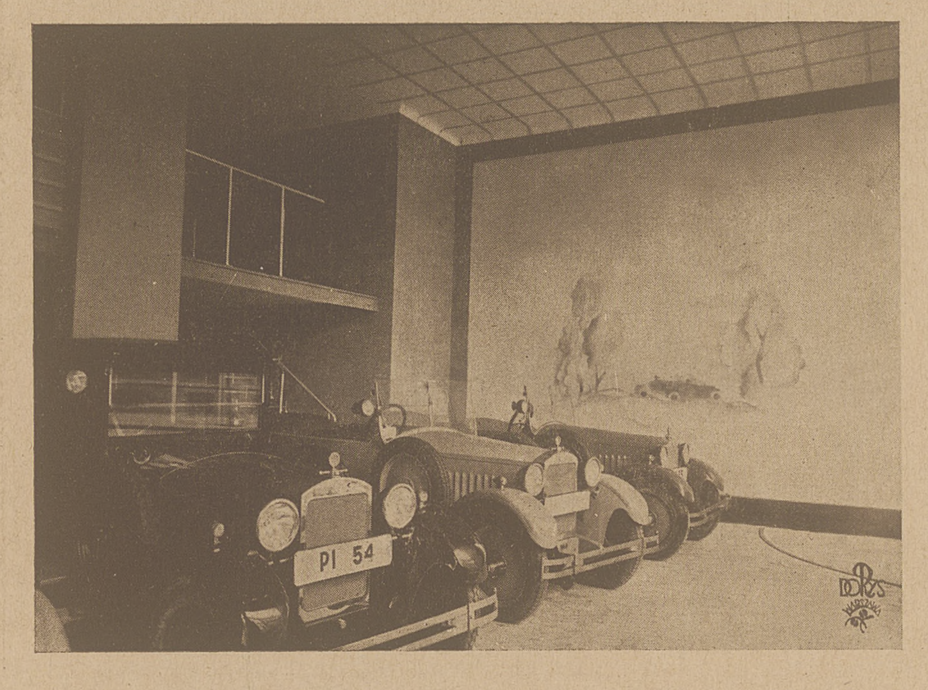
Samochody ciężarowe.

L. p.	Marka fabryczna	Typ	Moc według oznaczenia fabrycznego	Ilość cylindrów	Pojemność skokowa ltr.	Średnica × skok w mm. lub cal.	Ilość przekładni	Ciężar podwozia kg.	Cena zł.	Cena dolar.	UWAGI (Jak rozumie się cena wozu)
1	Opel	podw. cięż. 1¾ t.	20/40	4	2.610	89 × 105	4	1200	14.500	—	
2	„	podw. cięż. 2 t.	30/60	6	2.660	89 × 107	4	1400	17.500	—	
3	Praga	A N	30	4	1.695	70 × 110	4	1330	14.000	—	podwozie na 6 pneumat.
4	„	M O	30	4	2.300	75 × 130	4	1200	20.500	—	
5	„	L	40	4	3 820	90 × 150	4	2200	27.000	--	cena podwozia
6	„	N	55	4	6.100	110 × 160	7	3200	36 000	—	
7	„	Q							12.300	—	przyczepka o nośności 5.000 kg.
8	Reo	G. B. podwozie autobus na 26 os.	80	6	4.400	85.7 × 127	4	2290	—	3.395	
9	Skoda	154 podwozie 1½ t.	32	4	1.944	75 × 110	4	1050	—	1.695	
10	„	505 podwozie 2½	40	4	4 850	105 × 140	4	2000	—	3.100	
11	„	304 podwozie 3 t.	45	4	4.850	105 × 140	4	2200	—	2.425	
12	„	306 N podwozie 3 t. niskoramowe	60	6	7.280	105 × 140	4	3100	—	4.400	
13	„	506 N podwozie 5 t. niskoramowe	60	6	7.280	105 × 140	4	3800	—	5.180	
14	Steyr	XII N	6/30	6	1.500	61.5 × 88	4	860	—	1.500	podwozie ciężar. szybkobieżne
15	„	XVII	15/60	6	4.000	88 × 110	4	2340	—	3.700	
16	Unic	M 8 C	12	4	2.950	82.5 × 140	5	2500	—	3.360	
17	„	M 90	12	4	2.615	80 × 130	5	1500	—	2 645	podwozie
18	„	M 9 A	12	4	2.615	80 × 130	5	1300	—	2.150	
19	„	M 10	12	4	2.615	80 × 130	5	2400	—	2.000	
20	„	L 11 D	11	4	1 995	72.8 × 120	5	1200	—	1.600	

Samochody osobowe

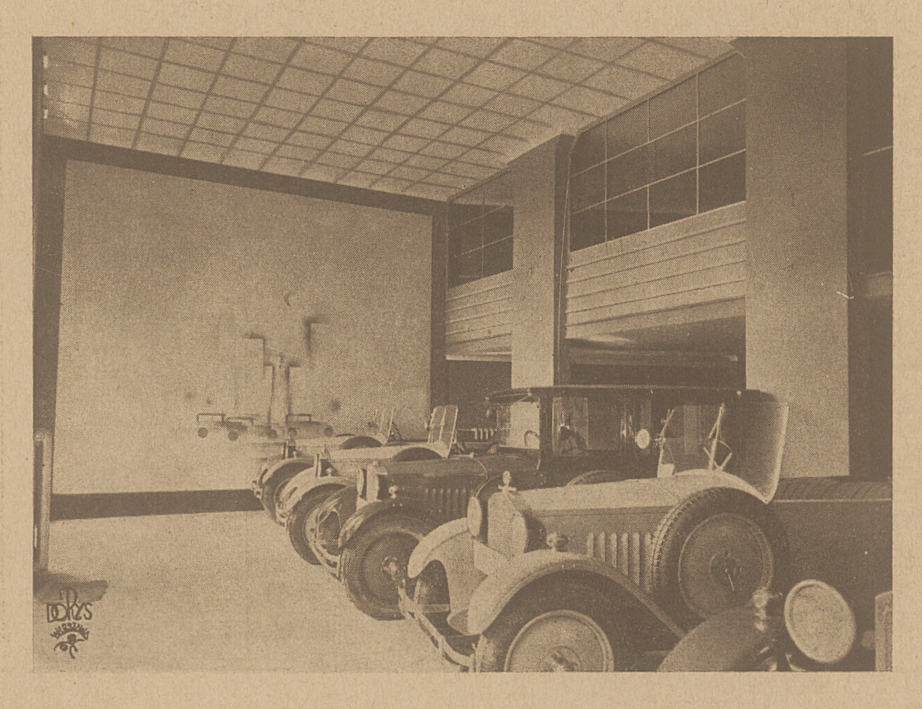
L. p.	Marka fabryczna	Typ	Moc według oznaczenia fabrycznego	Ilość cylindrów	Pojemność skokowa ltr.	Średnica × skok w mm. lub cal.	Ilość przekładni	Ciężar podwozia kg.	Cena zł.	Cena dolar.	UWAGI (Jak rozumie się cena wozu)
1	A. F.	AFN	42	4	2.850	85 × 125	4	1500	—	—	
2	A. F.	025	55	4	5.200	105 × 150	4	2200	—	—	
3	Austro-Daimler	AOR	70	6	3.000	76 × 110	4	1100	—	4.590 5.490	torpedo 6 osobowe limuzina 6 osobowe
4	Berliet	VIGD	9	4	1.475	65 × 112	4	860	—	810	
5	„	VHIF	11	6	2.190	65 × 110	4	1040	—	995	podwozia — loco fabryka w Lyonie bez cła i transportu
6	„	VKR	15	4	3.985	95 × 140	4	2442	—	1.940	
7	„	VKF	15	4	3.985	95 × 140	4	2512	—	2.235	
8	„	VKE	16	6	4.080	85 × 120	4	2662	—	2.015	
9	„	VHABC	12	4	2.610	80 × 130	4	1286	—	1.085	
10	„	GDHM	20	4	5.330	110 × 140	4	3985	—	3.166	
11	Buick 1929	Serji 121-9	91 przy 2750 obr. na m.	6	5.070	92.07 × 127	3	1365	36.000	—	
12	„	Serji 116	74 przy 2800 obr./m.	6	3.920	84.14 × 117.47	3	1322	22.000	—	
13	Cadillac	341-B	92 przy 3000 obr./m.	8	5.580	84.14 × 125.41	3	1798	—	—	
14	Chevrolet	A C	46 przy 2600 obr./m.	6	3.180	84.14 × 95.35	3	834	10.950	—	
15	Chrysler	65	65	6	3.200	79.4 × 108	3	1075	—	2.450	
16	„	75	80	6	4.100	82.5 × 127	3	1166	—	3.500	
17	„	Imperial	100	6	5.000	92 × 127	3	1547	—	6.900	
18	Citroën	C 4	30	4	1.628	72 × 100	3	750	--	1390 1790	torpedo 4 osobowe limuzina 4 osobowe
19	„	C 6	45	6	2.442	72 × 100	3	800	—	1950 1990 2190	torpedo 4 osobowe limuzina 4 osobowa „ 6 osobowe
20	„	C 4	30	4	1.628	72 × 100	3	900	—	—	
21	„	C 6	45	6	2.442	72 × 100	4	970	—	—	
22	Delage	D. R.	14	6	2.500	70 × 109	4	c/a 1120	—	1.975	
23	„	D. M. N.	17	6	3.180	75 × 120	4	c/a 1200	—	2.625	
24	„	D. 8	23	8	4.050	77 × 109	4	c/a 1300	—	3.000	
25	Delahaye	108	14	6	2.420	70 × 107	4	c/a 950	—	1.475	
26	Durant	40	35	4	2.460	$3^3/_8 \times 4^1/_2$	3	775	11.660	—	
27	„	60	43	6	3.030	$2^7/_8 + 4^3/_4$	3	820	13.170	—	
28	„	66	47	6	3.030	$2^7/_8 \times 4^3/_4$	4	980	14.775	—	
29	„	70	70	6	4.040	$3^3/_8 \times 4^5/_8$	4	1050	24.050	—	
30	Fiat	509 A	6/22	4	0.990	52 × 97	3	540	—	1.150	
31	„	520	13/45	6	2.224	68 × 103	4	780	—	1.875	
32	„	521	15/50	6	2.516	72 × 103	4	820	—	2.300	
33	„	525 S	22/70	6	3.740	82 × 112	4	1110	—	2.500	
34	„	525	22/70	6	3.740	82 × 112	4	1170	—	3.450	
35	Ford	A	40	4	3.200	98 × 108	3	926	9.650	—	
36	„	„	40	4	3.200	98 × 108	3	1010	11.275	—	
37	„	„	40	4	3.200	98 × 108	3	1109	12.400	—	
38	„	„	40	4	3.200	98 × 108	3	886	9.350	—	
39	„	„	40	4	3.200	98 × 188	3	674	6.060	—	
40	Itala	61	23-60	6	2.000	65 × 100	4	850	28.000	—	
41	„	Sport 65	23-80	6	2.000	65 × 100	4	780	26.000	—	Podwozie z 6 kołami i gumami loco Warszawa
42	La Salle	328	86 przy 3000 obr./m.	8	5.370	82.50 × 125.41	3	1667	—	—	
43	Morris-Cowley	torpedo	6/24	4	1.200	69 × 105	3	—	—	1.445	
44	Morris-Oxford	„	7/30	4	1 800	75 × 105	3	—	—	1.665	
45	Oakland	6-212	68 przy 3000 obr./m.	6	3.730	85.72 × 107.95	3	1109	24.000	—	

L. p.	Marka fabryczna	Typ	Moc według oznaczenia fabrycznego	Ilość cylindrów	Pojemność skokowa ltr.	Średnica×skok w mm. lub cal.	Ilość przekładni	Ciężar podwozia kg.	Cena zł.	Cena dolar.	UWAGI (Jak rozumie się cena wozu.)
46	Oldsmobile	F-28	55 przy 2700 obr./m.	6	3.240	80.96 104.77	3	953	21.000	—	
47	Opel	4 os. torpedo	9/20	4	1.020	60 × 90	4	500	9.500	—	
48	„	4 os. torpedo	16/40	6	1,930	64 × 100	4	720	14.500	—	
49	„	limuzina	20/40	4	2.610	89 × 105	4	1100	25.000	—	
50	„	limuzina	30/60	6	2.660	89 × 107	4	1400	42.500	—	
51	Overland	96 A	9/35	4	2.380	79 × 120	3	1000	—	1.250	
52	Packard	733	90	8	5.250	81 × 127	4	1570	—	5.010	
53	„	740	105	8	6.350	87 × 127	4	1800	—	5.995	
54	Peugeot	172 M	5/12	4	0.720	51 × 88	3	480	7.500	—	
55	„	177 R	9/28	4	1.620	70 × 105	4	740	10.750	—	
56	„	183 A	12/40	6	1.991	65 × 100	3	1080	18.500	—	
57	Plymauth	—	45	4	2 800	92 × 105	3	833	—	1.625	
58	Pontiac	6 - 29	58 przy 3000 obr./m.	6	3.280	84.14 98.42	3	974	20.000	—	
59	Praga	Piccolo I	12	4	0.856	55 × 90	3	440	12.200	—	
60	„	Piccolo II	18	4	0.990	60 × 88	3	630	13.500	—	
61	„	Alfa 4	22	4	1.200	62 × 110	4	680	15.500	—	
62	„	Alfa 6	25	6	1.496	60 × 88	4	780	17.800	—	
63	„	Mignon 4	35	4	2.300	75 × 130	4	900	25.000	—	
64	„	Mignon 6	45	6	2.498	70 × 108	4	1200	35.000	—	
65	„	Grand 8	70	8	3.390	90 × 150	4	1250	41.000	—	
66	Renault	Monasix	8	6	1.500	58 × 93	3	800	13.350	—	wykonanie zwykle
67	„	Monastella	8	6	1.500	58 × 93	3	800	14.250	—	„ luksusowe
68	„	10-ka 5 osób.	10	4	2.150	75 × 120	3	1000	20.000	—	
69	„	10-ka 7 osób.	10	4	2.150	75 × 120	3	1050	22.500	—	
70	„	Vivastella 5 os.	15	6	3.300	75 × 120	3	1200	31.150	—	
71	„	Vivastella 7 os.	15	6	3.300	75 × 120	3	1200	33.800	—	
72	Reo	B. 2	60	6	3.520	85.7 × 102	3	1045	—	2.715	
73	Skoda	4 R	32	4	1.944	75 × 110	4	950	—	2.970	kareta 5-siedz.
74	„	6R	50	6	2.916	75 × 110	4	1100	—	4.890	„ 7- siedz.
75	„	430	30	4	1.660	72 × 102	3	830	—	1.780	
76	„	645	45	6	2.490	72 × 102	3	1050	—	3.050	kareta 5-siedz.
77	„	860	60	8	3.880	75 × 110	3	1250	—	5.280	„ 7-siedz.
78	Skoda-Hispano-Suiza	32 C V	100	6	6.600	100 × 140	3	1450	—	5.165 9.975	podwozie kareta 7-siedz.
79	Steyr	XII	6/30 P S	6	1.500	61.5 × 88	4	780	—	1.950	
80	„	XX	8/40	6	2.000	65 × 104	4	1030	—	2.470	
81	„	XVI	15/70	6	4.000	88 × 110	4	—	—	4.800	
82	Unic	H. 1	14	8	2.500	63 × 100	4	1250	—	2.800	cena podwoz. loco skład
83	„	L. 9	11	4	2.000	72.8 × 120	4	1020	—	1.645	
84	„	L. 11 F	11	4	2.000	72.8 × 120	4	980	—	1.460	
85	Whippet	96 A	9/35	4	2.380	79 × 120	3	1000	—	1.550	kareta 4-drzwiowa
86	Willys Knight	70 B	15/55	6	2.300	74.6 × 111.1	3	1250	—	2.400	
87	„	„	15/55	6	2.300	74.6 × 111.1	3	1250	—	2.700	kareta
88	„	„	15/55	6	3.300	74.6 × 111 1	3	1250	—	2.450	kareta-wyrób krajowy
89	Voisin	C. 14	13	6	3.300	67 × 110	3	1080	34.000	—	
90	„	C. 15	13	6	2.300	67 × 110	3	1050	37.900	—	
91	„	C. 18	22	12	3.860	64 × 100	3	1700	45.000	—	
92	„	C. 19	22	12	3.860	64 × 100	4	1700	50.000	—	podwozie
93	„	C. 12	24	6	4.530	86 × 130	4	1825	54.500	—	
94	„	C. 16	33	6	5.820	94 × 140	4	1900	59.000	—	



NOWOCZESNE DEKORACJE W SALONIE SAMOCHODOWYM

Salon samochodowy firmy Al. Andrzejewski w Warszawie otrzymał obecnie nową szatę. Urządzenie wewnętrzne, wyróżniające się wytwornym smakiem i wielkiem poczuciem nowoczesnej sztuki dekoracyjnej, zostało zaprojektowane przez art. mal. Tad. Gronowskiego. Szczere uznanie należy się p. Andrzejewskiemu za zrozumienie wartości artystycznej dekoracji, czego dał dowód, oddając pracę w ręce niezaprzeczalnego mistrza nowoczesnej sztuki dekoracyjnej'



Otwarcie nowoczesnego Zakładu Naprawy Opon

Dnia 19 b. m. wobec licznie zgromadzonych przedstawicieli sfer automobilowych odbyło się otwarcie Nowoczesnego Zakładu Naprawy Opon, założonego przez powszechnie znaną fabrykę opon Goodyear.

O znaczeniu nowopowstałej placówki przemówił do zebranych gości prezes firmy The Tire and Rubber Company Przedstawicielki opon Goodyear p. Hupert dyrektor Powszechnego Banku Kredytowego.

Informacji technicznych udzielali instruktor z fabryki Goodyear inżynier Ulmann i kierownik zakładu p. inżynier Margulies.

Zakład przedstawia się imponująco. Widny i obszerny lokal, szereg urządzeń i aparatów dotychczas u nas nie znanych, nadają Zakładowi temu wygląd laboratorjum technicznego. Jak nas poinformowano zakład ten wykonywa naprawy podług metod Goodyear również oryginalnemi surowcami Goodyear. W celu spopularyzowania nowych metod naprawy opon Zakład jest dostępny do odwiedzań przez wszystkie zainteresowane sfery.

Bliższe informacje i zasady nowych metod naprawy opon w Zakładzie Goodyear będą podane w następnym numerze.

Dla wygody klijentów Zakładu opony do naprawy są przyjmowane również w Centralnym składzie opon Goodyear Oboźna 1, w Biurze przedstawicielstwa: Ossolińskich 8 i przez poszczególnych sprzedawców opon Goodyear.

Pewien wielki dyktator mody męskiej proponuje, ażeby każdy człowiek kultury i smaku nosił krawat, w deseń którego wchodziłby jako motyw marka jego samochodu. Takie krawaty istnieją już faktycznie i są wyrabiane na zamówienie z najbardziej kosztownych materjałów. Obecnie każdy właściciel choćby najtańszego wehikułu będzie mógł w towarzystwie zadawać szyku czysto jedwabnym krawatem naprz. Cadillac—La Salle, gdyż fabrykanci są na tyle uprzejmi, że, przyjmując zamówienie, nie żądają bynajmniej od klienta, żeby się legitymował z posiadania danego samochodu.

Lepsze oświetlenie — Bezpieczniejsza jazda

OSRAM BILUX

OSRAMÓWKI-BILUX



ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR" S. A.

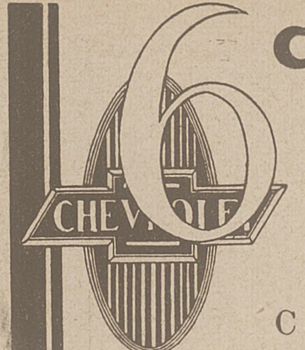
WARSZAWA, UL. ZŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94 i 17-45

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

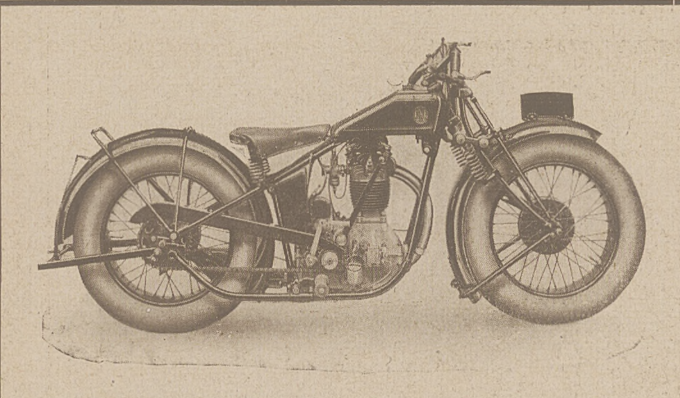
„MAGNET"—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31.





cyl. CHEVROLET-
jeszcze bardziej oszczędny
od wozów 4 cyl.

Ceny od Zł. 10.650, loco fabryka Warszawa.



Ostatnie modele 500 cc i 350 cc są już na składzie

MOTOCYKLE



MOTO-START

WARSZAWA KOPERNIKA 4/6

TELEFON 237-22

Skład oryginalnych części zamiennych do samochodów

MINERVA. FN. DODGE



Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów

„ERGS"

Warszawa, Elektoralna 10.
Tel. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju

AKUMULATORY

(typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania, starteru, zapalania etc.

POJEMNOŚĆ I TRWAŁOŚĆ GWARANTOWANA

Hurtowa sprzedaż części zamiennych do samochodów



wszystkich typów

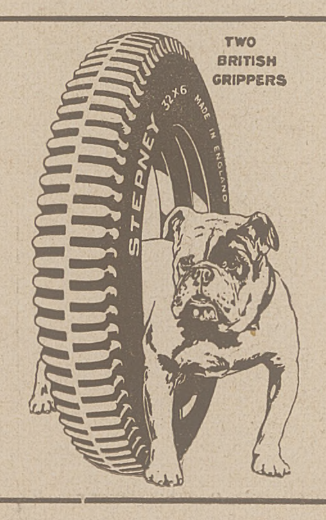
SAMOCHODY

PNEUMATYKI i AKCESORJA

HENRYK ISZ

WARSZAWA, KROLEWSKA 31. TEL. 424-86

CENNIKI NA ŻĄDANIE.



Najlepsza opona angielska

STEPNEY

żądać wszędzie

Jeneralne Przedstawicielstwo

Ś-to Krzyska 28 Telefon 150-72



NOC CIEMNA...

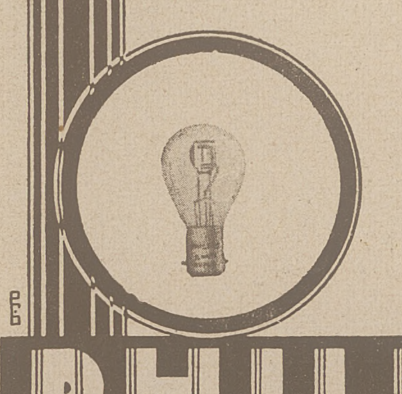
Deszcz, śnieg, zawieja.

Nie lekceważ niebezpieczeństwa
i zaopatrz latarnie swego auta
w żarówki

DUPLO PHILIPSA

Niezawodne! Przechodnia nie oślepią! Nie nużą oczu kierowcy!

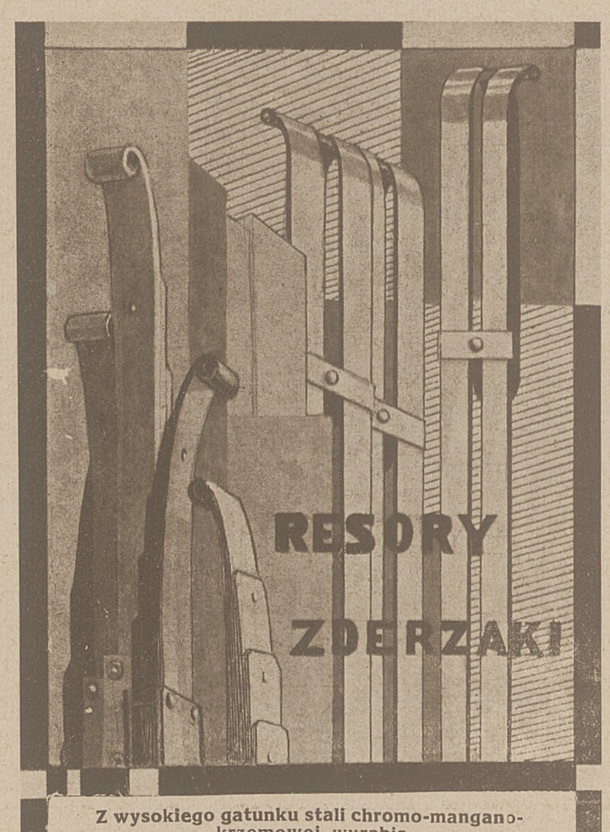
KUP ZA DNIA, ZANIM ZAPADNIE DŻDŻYSTA, CIEMNA,
PEŁNA NIEBEZPIECZEŃSTW NOC JESIENNA



KUPISZ W KAŻDYM SKŁADZIE
SAMOCHODOWYM,
CZY ELEKTROTECHNICZNYM




Old England
Sp. z o. o.
KRAK. PRZEDMIEŚCIE 5
SHIRTMAKERS - CHEMISIERS
LOCK - BURBERRY - DUNHILL - FINTEX
BIELIZNA, PYJAMY, SZLAFROKI, KRAWATY,
ORAZ WSZELKIE ARTYKUŁY WCHODZĄCE W ZAKRES
MODY, SPORTU, KONFEKCJI ETC.
TELEFON 77-07.


RESORY
ZDERZAKI
Z wysokiego gatunku stali chromo-mangano-
krzemowej, wyrabia
Warszawska Wytwórnia Nadwozi i Resorów
A. Augustynowicz i S. Szulc Sp. z o. o.
Warszawa, Chłodna 19 Tel. 275-33



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50. Sekretarjat czynny od godz. 12-13 i od 18-20.

KOMUNIKAT

Nadzwyczajne Walne Zebranie członków MKA odbyte dnia 23.XI. wybrało przez aklamację Komisję Sportową o następującym składzie:

Prezes: Zbigniew Orzechowski;
Zastępca: Czesław Grabowski;
Członkowie: Tomasz Łępkowski
Władysław Pilcer
Zygmunt Bałaban
Tadeusz Skolimowski
Alfred Sommerstein
Marjan Gaweł
Kamil Adamski

Następnie wybrano Karola Dębickiego Prezesem Komisji Turystycznej — oraz zatwierdzono kooptowanych do Zarządu członków, a mianowicie:

Prof. Władysława Rubczyńskiego, jako Wiceprezesa, oraz członków:

Tadeusza Niezabitowskiego
Mieczysława Dropiowskiego
Karola Sroczyńskiego
Czesława Grabowskiego, oraz
D-ra Juljusza Nowotnego.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10 Tel. 1012. Sekretarjat czynny od godz. 14-ej do 18-ej.

KOMUNIKAT

WALNE ZEBRANIE KLUBU — SPRAWOZDANIE

W myśl Komunikatu nr. 2 w dniu 24. X. b. r. odbyło się nadzwyczajne Walne Zebranie Klubu — w hotelu Lengninga, ul. Długa — przy udziale 33 członków Klubu.

I. Sprawozdanie Zarządu i Komisji Sportowej:

Pierwszy rok samodzielnego istnienia Klubu, poświęcony przeważnie *pracom organizacyjnym*, ma do zarejestrowania następującą działalność Klubu:

z dziedziny organizacyjnej:

a) Zawarcie umowy tryptykowej z Automobilklubem Polski w dniu 22. II. b. r.
b) Zorganizowanie stałego sekretarjatu z dniem 1. V. b. r.
c) Zawarcie umowy afiljacyjnej z Automobilklubem Polski w dniu 13 IX. b .r.

z dziedziny sportowej i towarzyskiej:

a) Wycieczka Klubowa na Wystawę Samochodową do Berlina w listopadzie ub. r.
b) Dancing Klubowy w hotelu pod Orłem w listopadzie ub. r., zabawa Sylwestrowa w salach Kasyna Cywilnego i dancing Klubowy wraz z Klubem Jazdy Konnej w styczniu b. r. w hotelu pod Orłem.
c) Wycieczka towarzyska do Grudziądza w dniu 5. V. b. r. (udział 11 maszyn).
d) Udział w Zjeździe Gwiaździstym do Łodzi w dniu 12. V. b. r. (12 maszyn).
e) Wycieczka towarzyska wraz z próbą sprawności — trasa Bydgoszcz — Tlen — w dniu 16. VI. b. r. (udział 30 maszyn).
f) Powitanie Międzynarodowego Rajdu A. P. w Grudziądzu i zorganizowanie parku samochodowego tamże — (udział 10 maszyn).
g) Udział w Zjeździe Gwiaździstym do Poznania w dniu 27. VII. b .r. (2 maszyny pod flagą A. P.).
h) Zorganizowanie Zjazdu Gwiaździstego (Jazdy Plakietowej) do Bydgoszczy w dniach 16 i 17 VIII b. r. — z okazji regat międzynarodowych (udział 47 maszyn).
i) Udział w wyścigu płaskim we Lwowie w dniu 25. VIII. b. r. (1 maszyna).
j) Udział w poświęceniu nowego gmachu A. P. w Warszawie w dniu 19. IX. b. r. (delegacja).
k) Udział w Zjeździe Gwiaździstym do Wilna w dniu 6. X. b. r. (1 maszyna).
l) Udział w Międzyklubowym Zjeździe do Drohobycza w dniu 19. X. b. r. (2 maszyny).

Ze świadczeń Klubu na rzecz innych stowarzyszeń należy podkreślić dostarczanie samochodów na Zjazd Geografów w dniu 23. V. b. r., dla Wycieczki Profeso-

rów Politechniki Lwowskiej w dniu 24. VI. b. r. i dla Związku b. uczestników powstań Narodowych w dniu 28. VII. b. r. Podkreśla się ofiarność pp. dyr. Jackowskiego, Siody, Schapa, Frosta, Stadiego, Śmigielskiego i Suwalskiego.

Ze świadczeń tryptykowych (świadectw międzynarodowych, carnets de passages etc.) — korzystało ogółem 23 członków Klubu.

Posiedzeń Komitetu odbyto 11, Komisji Balotującej 6, Komisji Sportowej 8 i 2 zebrania plenarne.

II. Sprawozdanie Skarbnika i Komisji Rewizyjnej:

W myśl sprawozdania Skarbnika Klubu i Komisji Rewizyjnej, która dokonała zamknięcia ksiąg klubowych, uznano ich prowadzenie za prawidłowe i na wniosek przewodniczącego udzielono skarbnikowi absolutorjum przez aklamację.

III. Wybór nowych władz Klubowych:

Po udzieleniu w myśl sprawozdania Komisji Rewizyjnej absolutorjum ustępującemu Zarządowi, Komitetowi, Skarbnikowi i Komisji Sportowej — przystąpiono do *wyborów nowych władz Klubowych, które* dały następujące wyniki:

Komitet: Pp. Dyr. Rolbieski, dr. Fryling, Dyr. Jackowski, Mec. Śpikowski, P. Wiese, Szymczak, dyr. Bauer, redaktor Teska, p. Jende, p. Stadie, p. Jahnz, p. Busse, p. Piliński, mjr. Koszko, mjr. Meyer, dyr. Strzyżowski.

Zarząd Klubu ukonstytuował się jak następuje: Prezes: dyr. Rolbieski, I. Wice-Prezes: dr. Fryling, II. Wice-Prezes: dyr. Jackowski, Skarbnik: p. Wiese i Generalny Sekretarz: p. Szymczak.

Do Komisji Sportowej wybrani zostali: Pp. Jende, kpt. Wukiczewicz, Zamiara, Stulgiński, Borowski, Stenzel, Markert, Kulesza, Heydemann jun., Hubicki i Seyfert Karol.

Do Komisji Balotującej: Pp. Por. Matuszewski, Seyfert Alfr., Sokołowski Ed., Śmigielski, Heydemann sen., Schap.

Do Komisji Rewizyjnej: Pp. Sokołowski Kazimierz, Stenzel i Budzyński.

W wolnych wnioskach podnoszono konieczność jak najściślejszego współdziałania Klubu z władzami bez pieczeństwa publicznego — dla uregulowania i uporządkowania ruchu kołowego na szosach.

IV. Nadanie godności członków honorowych:

Na wniosek przewodniczącego, dr. Frylinga — uchwalono jednogłośnie prosić o przyjęcie godności dożywotnich członków honorowych Klubu pp.: Karola hr. Raczyńskiego, Prezesa A. P., dyr. Janusza Regulskiego, Prezesa Komisji Sportowej A. P. i p. Jana Tomickiego, sekretarza A. P. — w uznaniu zasług, położonych dla rozwoju Pomorskiego Automobilklubu przez przeprowadzenie afiljacji z Automobilklubem Polski.

Z ŻYCIA POMORSKIEGO AUTOMOBILKLUBU.

Na mocy uchwały Walnego Zebrania w dniu 24.X. 1929. Zarząd Pomorskiego Automobilklubu zwrócił się do Prezesa Automobilklubu Polski, p. hr. Raczyńskiego, Vice-Prezesa p. dyr. Regulskiego i sekretarza, p. Tomickiego — o przyjęcie godności dożywotnich członków honorowych Klubu.

Wobec zgody wymienionych — zostały im z okazji Zjazdu Klubowego w Warszawie w dniu 7.XII. 1929 wręczone dyplomy honorowe przez delegatów Prezydjum Pomorskiego Automobilklubu.

Godność członków honorowych Pomorskiego Automobilklubu przyjęli ponadto w ostatnim czasie: p. Wojewoda poznański hr. Roger Raczyński, p. Wojewoda pomorski Lamot, p. Inspektor Armji w Toruniu gen. dyw. Norwid-Neugebauer, p. Dowódca Okręgu Korpusu nr. VIII w Toruniu gen. bryg. Pasławski i p. Starosta bygdoski dr. Bereta, dając tem dowód tak życzliwości dla Klubu, jak i zrozumienia konieczności popierania rozwoju automobilizmu.

Wołyński Klub Automobilowy

Łuck, Urząd Wojewódzki Wołyński

KOMUNIKAT

Podaje się do wiadomości, że na skutek uchwały Walnego Zebrania członków W. K. A. z dn. 8.XI. r. b. i uchwały Zarządu z dn. 25.XI. r. b. wybrano do stałych Władz Klubowych oraz przeprowadzono podział czynności pomiędzy wybranymi, jak następuje:

Prezes Zarządu W. K. A.

1) Aleksander Ledochowski hr., ziemianin maj. Smordwa, pow. Dubno.

Wice-Prezesi Zarządu:

2) Franciszek Księżopolski, Inż., Dyrektor Rob. Publ. Łuck, kolonja urzędn.

3) Stanisław Załęski, ziemianin maj. Hołownica, pow. Równe, ul. Słowackiego 5, Warszawa, Aleja Róż 16.

Członkowie Zarządu:

4) Władysław Anders płk., 2. Sam. Bryg. Kawalerji, Równe.

5) Apolinary Jackiewicz, rejent, Włodzimierz, Farna 5.
6) Karol Hulewicz, rejent, Łuck, Piłsudskiego 6, (Skarbnik W. K. A.).

Zastępcy członków Zarządu:

7) Mikołaj Grygorjew, inż. Referent dla spraw mechanicznych U. W. D. R. P. w Łucku, Łuck pl. Gimnazjalny. (Sekretarz Generalny W. K. A.).
8) Jerzy Bonkowicz-Sittauer, Starosta Łucki, Łuck Starostwo.
9) Jan Płotnicki, Inspektor Komendant Woj. Pol. Państw. Łuck, Woj. K-da Pol. Państw.

Komisja Balotująca:

10) Aleksander Zapolski, ziemianin, Rożyszcze pow. Łucki.
11) Piotr hr. Prószyński, ziemianin, maj. Woronów, pow. Równe.
12) Ignacy Prusakiewicz, Pisarz hipoteczny, Łuck, Pl. Katedralny.
13) Juljan Marynowicz, upoważn. Min. Ref. Roln. Łuck, Lubelska 12.

Komisja Rewizyjna:

14) Antoni Birar, ziemianin, m. Maniewicze, pow. Kowel.
15) Teodor Szlemmer, ziemianin, m. Zaborol. pow. Łuck.
16) Konrad Landsberg, Bank Zw. Ziem. Woł., Łuck, Mickiewicza 7.
17) Włodzimierz Lipiński, Doktór, Łuck, Sienkiewicza d. własny.
18) Wacław Zytyńskil, Doktór, Rożyszcze, pow. Łucki.

Komisja Sportowa:

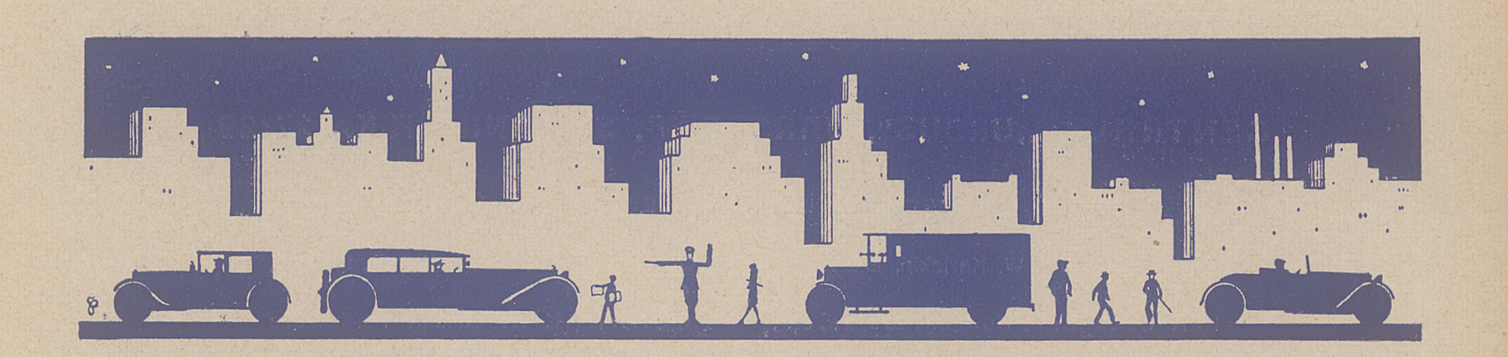
19) Karol Hulewicz, j. w. Prezes Kom. Sport.
20) Ksawery Lecewicz, ziemianin, maj. Myszów, pow. Włodzimierz, Wice-Preezs K. S.
21) Karol Mikulicz-Radecki, ziemianin, maj. Lipki pow. Równe, Wice-Prezes K. S.
22) Tadeusz Bohdanowicz, ppułk. Dubno, 2 D. A. K. członek Sekcji Sportowej.
23) Jerzy Łada-Łobarzewski, ziemianin, m. Wielick, pow. Kowel, członek Sekcji Sportowej.
24) Jakób Zalewski, Włodzimierz, ul. 11 Listopada, członek Sekcji Sportowej.
25) M. Grygorjew, j. w. członek Komisji Turystycznej.
26) Witold Morawski, major 21 p. Ul. Nadw. Równe, członek Komisji Sportowej.
27) J. Płotnicki, j. w. członek Kom. Turystycznej.
28) Tomasz Ogrodziński, ziemianin maj. Kołki, pow. Łuck, członek. Kom. Turystycznej.

Sekretarjat W. K. A., stale czynny dla członków i osób zainteresowanych w godzinach urzędowych, mieści się w nowym lokalu W. K. A. przy ul. Jagiellońskiej Nr. 22 w Łucku. Termin Dorocznego Wołyńskiego Rajdu Automobilowego ustalono na dzień 27 maja.

Prezes:
(—) Inż. *F. Księżopolski.*

Sekretarz Generalny
M. Grygorjew

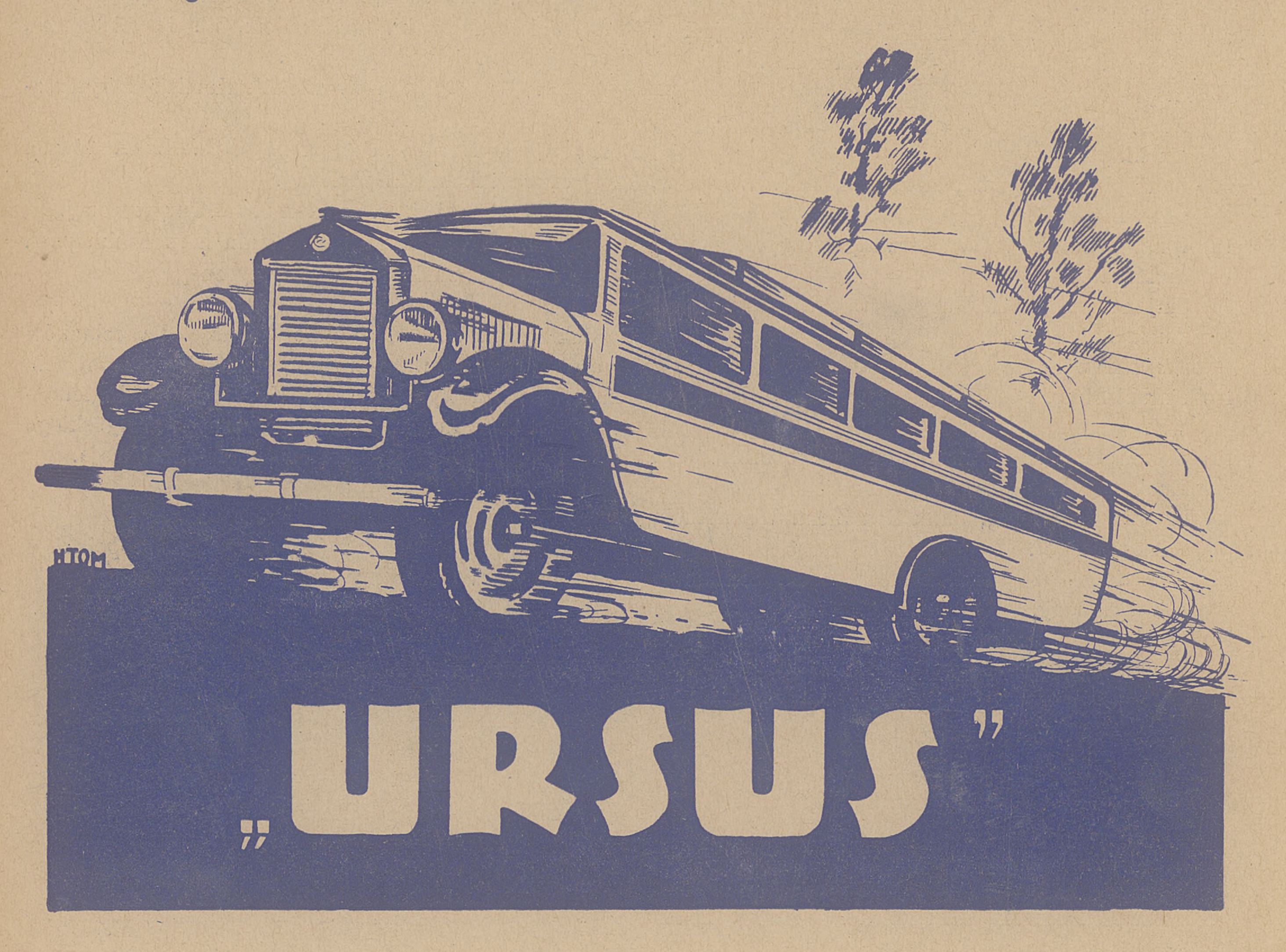
Łuck, listopad 1929 roku.



CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU

JEDYNE NA NASZE DROGI, NIEZRÓWNANE

CIĘŻARÓWKI I AUTOBUSY



CENTRALA: „URSUS", WARSZAWA, SKIERNIEWICKA 27/29

PRZEDSTAWICIELE NA WOJEWÓDZTWA:

BIAŁOSTOCKIE: W. Kariakin, Białystok, Kilińskiego 17

KRAKOWSKIE: F. Nowotny, Kraków, Jabłonowskich 4

LUBELSKIE: Biuro Tech. „Lech", Lublin, Bernadyńska 9

LWOWSKIE: Inż. B. i K. Neymanowie, Lwów, Chorążczyzny 6

ŁÓDZKIE: H. Buczyński, Łódź, Piotrkowska 112

POMORSKIE: K. S. „Auto", Bydgoszcz, Gdańska 19

POZNAŃSKIE: Zakłady Mechanicze „Ursus", Oddział w Poznaniu, ulica 27 grudnia 16

ŚLĄSKIE: Dr. L. Korczyński, Katowice, Gen. Zajączka 4

WILEŃSKIE: Inż. L. Janowicz, Wilno, Ponarska 55

Prosimy o odnowienie prenumeraty na r. 1930.

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO, WARSZAWA ZŁOTA 7/9